

ISSN 0321-4249

2 • 1982

НАШИ ВООРУЖЕННЫЕ СИЛЫ — ЛЮБИМОЕ ДЕТИЩЕ НАРОДА. ИХ ВЕРНЫЙ ПОМОЩНИК И НАДЕЖНЫЙ РЕЗЕРВ — ДОСААФ СССР











СТРАЖ ОКТЯБРЯ, СТРАЖ МИРА

Со времен ленинского Всевобуча, Осоавиахима, с самых первых дней, как приняло их славную эстафету Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту — ДОСААФ СССР, многие поколения советских людей, прежде чем стать в ряды вооруженных защитников Родины, прошли школу мужества, школу патриотизма в этих массовых организациях трудящихся — в их отрядах, школах, клубах, кружках. ДОСААФ ныне признанный помощник и резерв доблестных Вооруженных Сил Страны Советов.

Вглядитесь в эти фотографии с учений «Запад-81», проходивших в сентябре минувшего года. Какая мощная техника действовала на земле, в небе и на море. Большинство воинов, управляющих этими танками, бронетранспортерами, боевыми машинами пехоты, автомобилями, — воспитанники оборонного Общества.

Боевые транспортные машины, воспроизведенные на фотографиях, всего лишь частица тех средств, которыми располагают наши Вооруженные Силы для выполнения ответственной задачи — быть стражем мирного труда советского народа, оплотом всеобщей безопасности.

Шестьдесят четыре года Советская Армия и Военно-Морской Флот свято несут эту благородную миссию, бдительно стоят на страже завоеваний Великого Октября, на страже мира. Империалисты всех мастей не раз пытались силой проверить прочность Советского государства. И каждый раз наша армия и флот наносили им сокрушительное поражение. Так было в годы гражданской войны, так было на озере Хасан, на Халхин-Голе, так было в Великую Отечественную. Беспримерный массовый героизм советских людей в грозные годы военных испытаний наглядно показал всему миру: народ, для которого защита социалистического Отечества является кровным делом, непобедим.

Советские Вооруженные Силы — неотъемлемая часть нашего народа. Они живут с ним одними помыслами, одними интересами. Потому и, направляя в армию своих сыновей, мы наказываем им добросовестно выполнять воинский долг, который наша Конституция определяет как священный. Осваивая выкованную в боях науку побеждать, сегодняшние солдаты, сержанты, офицеры перенимают у фронтовиков лучшие черты — мужество и стойкость, беззаветную преданность делу Коммунистической партии.

«Теперь в рядах защитников Родины, — отмечал на XXVI съезде КПСС товарищ Л. И. Брежнев, — стоят уже сыновья и внуки героев Великой Отечественной войны. Они не прошли суровых испытаний, выпавших на долю их отцов и дедов. Но они верны героическим традициям нашей армии, нашего народа. И каждый раз, когда требуют интересы безопасности страны, защиты мира, когда нужно помочь жертвам агрессии, советский воин предстает перед миром как бескорыстный и мужественный патриот, интернационалист, готовый преодолеть любые трудности».

Да, воинская служба — это труд, большой и ответственный. В холод и зной, пургу и дождь, днем и ночью воин призван быть начеку. Боевое дежурство, караульная служба, напряженная учеба в поле, наконец, действия в обстановке, максимально приближенной к боевой, как это было на учениях «Запад-81». Они явились экзаменом боевой выучки войск, стали отчетом наших Вооруженных Сил перед Коммунистической партией и Советским правительством о готовности выполнить любое задание Родины по защите социалистических завоеваний. Наши воины, в их числе водители боевой, транспортной техники, в тесном союзе с воинами братских стран — участниц Варшавского Договора надежно стоят на страже мира. Они отмечают всенародный праздник — День Советской Армии и Военно-Морского Флота новыми успехами в боевой и политической подготовке, в готовности дать отпор любому агрессору.

Фотографии из районов учений «Запад-81»:

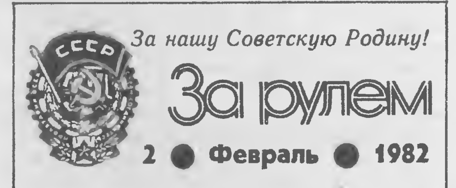
Десантируются мотострелки батальона, которым командует майор В. Панов.

В штабной палатке майор В. Киндаев и капитан В. Елфимов за разработкой оперативных документов.

Автомобили на переправе через водную преграду.

Танки и авиация атакуют «противника».

Фото А. Ефимова



За нашу Советскую Родину!

За рулем

2 ● Февраль ● 1982

Ежемесячный научно-популярный
и спортивный журнал
Всесоюзного ордена Ленина
и ордена Красного Знамени
добровольного общества
содействия армии, авиации и флоту
Издается с 1928 года

РЕЗЕРВЫ МАССОВОСТИ–

В конце минувшего года состоялся VII пленум Центрального комитета ДОСААФ СССР, где были обсуждены задачи организаций оборонного Общества, вытекающие из постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта». Принятое в соответствии с установками XXVI съезда КПСС, оно подчеркивает, что главная задача физкультурно-спортивного движения — всемерно способствовать укреплению здоровья советских людей, повышению их работоспособности и производительности труда, готовности к защите Родины, завоеваний социализма, формированию высоких нравственных качеств, бодрости духа, силы и выносливости.

Этим высоким целям призваны служить и культивируемые ДОСААФ виды спорта, роль которых в решении оздоровительных, воспитательных, народнохозяйственных, оборонных задач неуклонно возрастает.

Постановление обязывает «повысить внимание к техническим и военно-прикладным видам спорта, особенно к автомобильному, мотоциклетному, парашютному, стрелковому».

Какими возможностями располагают организации ДОСААФ для претворения в жизнь этого требования, какие резервы можно и нужно привести в действие! С таким вопросом корреспондент журнала обратился к нескольким участникам пленума, имеющим за плечами немалый опыт организаторской работы в автомотоспорте.

Т. ЧХАИДЗЕ,
заместитель председателя ЦК ДОСААФ Грузинской ССР,
мастер спорта СССР

Принципиальный ответ дает нам само постановление — программный документ в области физической культуры и спорта. Оно требует иной, чем до сих пор, масштабности, иного размаха спортивной работы, требует предоставления широких возможностей и создания наилучших условий людям всех возрастов и профессий для спортивных занятий. Как применить это к автомотоспорту? Мы хорошо понимаем, что, даже резко улучшив снабжение спортивной техникой, в которой сейчас ощущается острый дефицит, не решить проблемы массовости. Здесь есть только один путь: вовлечение в автомотоспорт водителей-профессионалов, владельцев машин, мотоциклистов, счет которым давно идет на миллионы. А вот как это сделать, предстоит решать нам, комитетам ДОСААФ, клубам, федерациям, опираясь на помощь многих организаций.

Мне представляется, что начинать надо с разработки стройной программы массовых соревнований, которая исходила бы из военно-прикладных задач, интересов и возможностей широких кругов водителей. Дело это непростое, поскольку такая программа должна учитывать многие факторы, в том числе сбережение техники и цену горючего, поскольку речь идет об автомобилях, занятых в народном хозяйстве, и о личном транспорте. Не берусь предвосхищать в деталях, что может войти в эту программу, но убежден: она должна содержать широкий набор доступных и в то же время имеющих эмоциональную, спортивную окраску соревнований.

С учетом этого нужно, мне думается, поднять на иной качественный уровень работу комитетов по массовым видам соревнований федераций авто- и мотоспорта, а там, где таких комитетов нет, создать их. Это направление работы сегодня главное. Поэтому федерации должны быть укреплены авторитетными представителями органов народного просвещения, автотранспортных организаций, ДСО «Спартак», «Динамо», «Трудовые резервы», «Буревестник», спортивных клубов армии и, конечно, обществ автомотолюбителей, которые пока не вовлечены по-настоящему в спортивную деятельность. Только сообща, опираясь на заинтересованную помощь этих и других организаций, ДОСААФ сможет успешно решать новые задачи в области развития массового спорта.

Взять, например, такой вопрос, как подготовка общественных тренеров, судей. До сих пор мы худо-бедно обходились силами активистов наших клубов. Теперь это может оказаться каплей в море. Мы, работники ДОСААФ, призваны организовать судейские семинары, сборы, другие формы учебы, а вот люди, кадры общественников, очевидно, должны приходить из тех организаций, которые я назвал.

Один пример. В средних школах немало преподавателей труда. Разве из их числа нельзя пополнить судейский и тренерский актив по моделизму. Кстати, спортивное моделирование далеко не разработанный пласт в подъеме технических видов спорта. Это я говорю не только как человек, много лет связанный с автомотоспортом, но и как отец. Мальчиком в школе мой сын увлекся автомоделизмом и до сих пор, став взрослым человеком, не оставляет этого занятия, имеет звание мастера спорта. К сожалению, база для развития автомоделизма у нас пока что очень слаба. Но разве так уж сложно наладить в достаточном количестве выпуск наборов, моторчиков для модельных кружков и секций, куда ребята идут с большим желанием. То же относится и к вождению автомобилей, картингу, мотоспорту. Школьники, учащиеся ПТУ, техникумов, можно сказать, рвутся сесть за руль автомобиля, карта, мотоцикла. Нужно только помочь им осуществить их желание, направить его в нужное русло.

И последнее — о загрузке спортивных сооружений. Мы в Грузии располагаем прекрасным спортивным комплексом, пригодным для проведения практически любого вида соревнований по автомотоспорту. Его двери раскрыты для всех. Но, чтобы он не пустовал, необходимо осуществить то, о чем я говорил: разработать программу массовых соревнований, внедрять их, опираясь на помощь многих организаций и общественного актива.

Профессор Л. АФАНАСЬЕВ,
ректор МАДИ, председатель Федерации автомобильного спорта СССР,
вице-президент Международной федерации автомобильного спорта (ФИСА)

Для каждого, кому дорог автоспорт, строки постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР, говорящие о необходимости уделять нашему любимому делу особое внимание, восприняты с большим удовлетворением. Но это должно не только радовать нас, это и ко многому обязывает.

Наверно, не лишне вспомнить, что среди технических и военно-прикладных видов спорта автомобильный по показателям массовости уступает только стрелковому. И здесь надо отдать должное всем, кто еще много лет назад создавал, пропагандировал наши собственные, ни у кого не заимствованные, я бы сказал, советские виды массовых автомобильных состязаний. Имею в виду и «фигурку», и соревнования на экономию топлива, и двоеборье, и многоборье. Сегодня они не только прочно взяты на вооружение в автоспорте, но и служат основой конкурсов по профессии, которые проводят профсоюзы и комсомол.

И все же, если подходить к массовости в спорте с новыми мерками, которые четко обозначило постановление, то надо сказать: можно сделать еще очень много, больше, чем было сделано. Это относится как к номенклатуре доступных соревнований, в которых автомобили не подвергаются интенсивному износу и не расходуется много топлива, так и к числу людей в них вовлекаемых. Изменяя, скажем, набор упражнений в двоеборье, приспосабливая их к тому или иному виду автомобильного подвижного состава, мы можем открыть дорогу в спорт водителям автобусов, автопоездов и многим другим. Иными словами, в рамках существующих соревнований значительно расширить участие в них. Особенно перспективно то, что связано с экономичным вождением. Мы провели такое соревнование среди студентов МАДИ — оно вызвало огромный интерес. Полагаю, что подобные состязания доступны каждому автотранспортному предприятию, каждой ведомственной или колхозной автобазе, каждой районной организации ДОАМ.

Другой путь, как я уже сказал, — внедрение новых массовых видов соревнований. Среди них первым хотелось бы назвать слалом, весьма популярный за рубежом. Он в чем-то сродни нашей «фигурке». И хотя уступает ей в разнообразии упражнений, выигрывает в зрелищности, спортивности. ФАС СССР приняла решение развивать слалом. Дело теперь за тем, чтобы его

В ДЕЙСТВИЕ!

пропагандировать, распространять повсеместно.

Заслуживают внимания однодневные туристские ралли, которые кое-где берут на вооружение советы обществ автомотолюбителей. Программа их обычно рассчитана на 100—200 километров и включает дополнительные соревнования (элементы той же «фигурки»), технические конкурсы, познавательную часть, связанную с посещением памятных мест. За рубежом сотни тысяч автомобилистов посвящают свой досуг участию в таких ралли.

Для водителей, живущих в больших городах, могут быть весьма полезны и интересны соревнования по «городскому ориентированию», известные в Москве под названием «Где эта улица, где этот дом?». Они, с одной стороны, учитывают знание городских маршрутов, а с другой — умение ездить безопасно, экономно расходуя топливо.

В связи с этим хотелось бы подчеркнуть один весьма важный аспект массовых соревнований — профессиональную, прикладную направленность, нацеленность их на безопасность движения, на приобретение опыта техобслуживания, выявления неисправностей.

Чтобы расширить рамки автоспорта, введя в него соревнования, не требующие специально подготовленной техники, сложных по обустройству трасс, стоит подумать о популяризации таких состязаний, рассчитанных уже на опытных спортсменов, как ралли-кросс и кросс на легковых автомобилях.

Сегодня уже доказана большая воспитательная роль автоспорта в работе с подростками, юношами. Чем раньше мы привлечем ребят к этому полезному занятию, тем больше будет отдача и школе, и в армии, на производстве, и для самого автоспорта. Здесь делом номер один считаю картинг, которым можно заниматься уже в начальной школе. Причем задача не только в том, чтобы посадить мальчика за руль простейшей спортивной машины. Надо, чтобы он принимал участие в ее постройке, сборке. Вот почему столь важно действительно в массовом масштабе наладить производство комплектов агрегатов для самостоятельной постройки картов в школах и внешкольных учреждениях, ПТУ, техникумах.

Картинг, разумеется, не исключает другие формы привлечения ребят в автоспорт. Весьма перспективны соревнования школьников-автомобилистов, позволяющие на одной машине соревноваться многим. Этот принцип вообще должен находить все большее распространение в массовых стартах.

А. ЧИКСТА,
председатель колхоза «Накотне» (Елгавский район, Латвийская ССР), Герой Социалистического Труда, депутат Верховного Совета СССР

Постановление «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта» — это новый шаг в борьбе за здоровье народа, его разностороннее гармоничное развитие. И от всех нас, в той или иной мере способных оказать содействие этому важному партийному, государственному делу, зависит, насколько успешно оно будет претворено в жизнь. Многое, мне кажется, можно сделать при заинтересованном отношении руководителей каждого производственного объединения или предприятия, колхоза или совхоза для решения проблемы массовости в спорте. Что греха таить, немало еще у нас хозяйственников, равнодушных к спортивной жизни, не представляющих себе реально, какие возможности заложены в занятиях физкультурой и спортом для роста производительности труда, решения проблемы кадров, воспитания молодежи.

Возьмем наш ордена Ленина колхоз «Накотне» — одно из передовых хозяйств республики. Если я скажу, что у нас годовой доход превышает 10 млн. рублей, что мы возвели фермы, цеха, мастерские, завершаем постройку центрального поселка современной архитектуры с детсадом, магазином, школами — это вряд ли кого удивит. Немало у нас в стране колхозов-миллионеров. А вот другие данные, наверно, могут кого-то озадачить. Колхоз имеет свой аэроклуб с собственными аэродромом, самолетами, планерами, дельтапланами, секции автогонщиков, мотоспортсменов, моделистов, тратит на это десятки тысяч рублей в год. Зачем все это в колхозе? Отвечу. Давно уже «Накотне» не нуждается в рабочей силе, в том числе квалифицированной. Для нас не существует проблемы, как удержать на селе молодежь. Напротив, в колхоз тянутся парни из других мест, демобилизованные воины. И не только потому, что здесь ждет интересная работа, достаток. Они знают и другое: тут есть возможность выбрать занятия спортом по душе. А в наш технический век моторным видам спорта многие молодые люди отдают предпочтение. И колхоз, его правление не жалеют средств на их развитие.

Из более чем 1200 колхозников в «Накотне» свыше 160 трактористов, 140 водителей автомобилей. Это сила. И многие из них — в автоспорте. У нас шесть мастеров автомобильного спорта, один — международного класса. Но главное даже не это, а то, что каждый автоспортсмен — это отличный производственник, безупречно владеющий техникой, образец в умении сохранять ее, взять от нее все возможное. От таких людей отдача производству в два-три раза больше, чем от другого работника. Это мы специально подсчитывали, как говорится, с цифрами и фактами в руках. Собственно, так и должно быть. Автоспорт — это занятие для людей серьезных. Здесь «на авось» рассчитывать не приходится. Только на свои знания, умение готовить машину, восстанавливать, беречь. А все приобретенное в спорте переносится на производство, на закрепленный за тобой грузовик, трактор, комбайн. И еще. Лучшие автоспортсмены и мотогонщики всегда на виду. Они уважаемые в колхозе люди, и естественно желание молодых следовать им, подражать. Те, кто тянется в секции автоспорта и мотоспорта, тянется и к техническим знаниям, стремится повысить свою квалификацию, классность. И колхоз, его организация ДОСААФ идут навстречу своим механизаторам — организуют курсы, занятия. Словом, труд и спорт идут у нас вместе.

Я говорю об этом потому, что именно в таком подходе вижу главный резерв повышения массовости. Да, нужно создавать труженикам условия для занятий любыми видами спорта, нужно и для решения социальных задач и производственных.

У нас в колхозе, как я говорил, есть гонщики, известные не только в республике — в стране. Они участвуют и в чемпионатах Союза, и в международных соревнованиях. Но не меньше радует меня, что в самых простых автомобильных соревнованиях — фигурном вождении участвуют многие колхозные водители, владельцы личных машин, что в спортивных секциях колхоза занимается почти 200 женщин, что спорт по-настоящему поставлен на службу здоровью, разностороннему развитию личности. Наша сила в опоре на актив — общественных тренеров, судей, организаторов. Создание такого актива — важнейший резерв подъема массовости в любом коллективе. Спорт сам по себе форма проявления энтузиазма, горячей заинтересованности в деле. Надо только уметь поддержать это, направить в нужное русло.

Возьмем такой пример: спортивные сооружения. Где проводить соревнования? С площадками для «фигурки», многоборья дело обстоит проще. А как быть со скоростными гонками? Строить специальную трассу не под силу. Между тем у нас зимой проходят трековые автогонки, да еще при таком стечении народа, что столицы позавидуют. Все это благодаря энтузиазму любителей автоспорта. Они превращают (другого слова не подберу) колхозный аэродром в арену для автомобильных гонок. Работают водовозные и другие машины, десятки людей делают снежные отвалы, заливают дорожку. И какой праздник спорта устраивают! Колхоз наш стоит на шоссе Рига — Лиепая, так со всех районов приезжают. Такое же стечение людей бывает летом на соревнованиях планеристов, парашютистов, моделистов.

Ну и последнее, о чем хотелось бы сказать, это о детях. Не надо проявлять робости, бояться привлекать их к занятиям авто- и мотоспортом. У нас двадцать подростков в мотосекции выступают на мопедах, мотоциклах с 50-кубовыми двигателями, и кроме пользы — ничего. Чем раньше мы посадим подростков за руль, тем быстрее и лучше вырастим достойную смену шоферам, механизаторам, спортсменам. В общем, я глубоко убежден, что большие возможности для подъема массовости автомотоспорта имеются именно в сельских районах.

ВЕСТИ С МЕСТ

★

Первые курсанты — будущие военные водители стали хозяевами нового учебного корпуса отрадненской технической школы ДОСААФ (Куйбышевская область). В здании, возведенном хозяйственным способом, разместились классы для лабораторно-практических занятий по устройству, эксплуатации и техническому обслуживанию автомобилей с дизельными двигателями.

★

В подольской автомобильной школе ДОСААФ (Московская область) много внимания уделяют экономии горючего. Опыт лучшего мастера вождения Н. Тушева, добивающегося наибольшей экономии ГСМ, стал достоянием всех работников школы. Вопросы бережливости в расходовании материалов обсуждались на общем собрании преподавателей и мастеров. В итоге почти ежедневно в школе экономят до 70 литров горючего. Так на практике осуществляется взятое школой социалистическое обязательство: «Сэкономить 15% горюче-смазочных материалов».

★

Колонна автомобилей, за рулем которых были курсанты новомосковской школы ДОСААФ (Тульская область), совершила многокилометровый марш по дорогам области. Первая часть маршрута завершилась на Куликовом поле, где 600 лет назад русские воины одержали великую победу и положили начало полному избавлению Руси от татаро-монгольских завоевателей. Курсанты посетили музей, прослушали лекцию. Сочетание практических задач по совершенствованию водительских навыков с военно-патриотическим воспитанием стало в новомосковской автошколе правилом.

★

В новом учебном году значительно расширилась кзыл-ординская автошкола ДОСААФ. В дополнение к существующему учебному корпусу прибавилось два класса ЛПЗ, класс горячей регулировки двигателей, пункт технического обслуживания автомобилей и стрелковый тир. Вступило в строй пятиэтажное общежитие для курсантов.

★

Тбилисская автомобильная школа № 2 — первая в Грузии организация ДОСААФ, приступившая в нынешнем учебном году к подготовке водителей КамАЗов. Школа хорошо подготовилась к этому важному этапу работы: завершен капитальный ремонт здания, оборудованы дополнительные классы, учебная база укомплектована агрегатами автомобилей камского завода.

★

При бухарской образцовой объединенной технической школе (Узбекская ССР) силами преподавателей, мастеров и курсантов построен и оборудован современный автодром. Он полностью электрифицирован и радиофицирован, обеспечена электросвязь всех объектов с диспетчерским пультом управления, находящимся на вышке. Руководитель занятия имеет возможность видеть сразу всю территорию и наблюдать за каждым курсантом в отдельности. Это заметно повысило эффективность обучения.

РОДНИКИ ОПЫТА

Из журналистского блокнота

Местом Всесоюзных учебно-методических сборов, которые регулярно проводит ЦК ДОСААФ СССР, прошлой осенью стал Волгоград. Сюда в этот раз приехали заместители председателей областных, краевых и республиканских комитетов оборонного Общества, а иными словами те, кто вместе с другими работниками, активом непосредственно организует, направляет учебно-воспитательную, спортивную работу в наших школах, спорттехклубах.

...С моим старым знакомым Алексеем Ивановичем Рябковым, заместителем председателя сахалинского обкома ДОСААФ, мы поднялись на вышку диспетчерского пункта автодрома волгоградской образцовой автошколы. Из этой застекленной «рубки» вся его территория в пять гектаров, все элементы и сооружения просматривались как на ладони. Увиденное впечатляло. Одновременно шестнадцать дизельных грузовиков (школа готовит водителей этих машин) кружили по лабиринту автодрома. На пульте перед старшим мастером М. Медведевым загорались и гасли лампочки: следящие устройства фиксировали и передавали на пульт любые ошибки курсантов при выполнении того или иного упражнения. Команды старшего мастера по радио были хорошо слышны в любом уголке автодрома.

Рябков все «брал на карандаш» и, оценивая работу волгоградцев, одобрительно заметил: «Молодцы, постарались!» Его дружно поддержали другие участники сборов. И правда, трудно было удержаться от похвалы. Не потому только, что сооружение внешне выглядело нарядным. Чувствовалось, что здесь все подчинено более рациональному использованию каждой учебной минуты, а стало быть, лучшей практической выучке будущих воинов-водителей. Скажем, автодром в Волгограде отличается от других и тем, что в его комплекс входят тренажерный класс из четырех кабин в грузовом варианте (продукция ленинградского производственного объединения ДОСААФ «Патриот») и класс по правилам и основам безопасности движения с 16 аппаратами для контроля знаний обучающихся, электрифицированными схемами и светофорами на стенах. Учебный план этого этапа подготовки прост: 16 курсантов на автомобилях занимаются практическим вождением, 16 их товарищей в это время решают различного рода задачи в классе. Потом группы меняются. Учебный день, таким образом, уплотнен до предела.

Те из нас, кто ранее бывал на учебно-методических сборах в Хмельницком и Таганроге, Каунасе и Хабаровске, Ульяновске и Ереване, утвердились в едином мнении: автодромная подготовка, показанная волгоградцами, — шаг вперед в обучении будущих армейских водителей. Это и показатель общего подъема материально-технической базы учебных организаций оборонного Общества.

В самом деле. Кажется, не так уж далеко ушло то время, когда наши автошколы, спорттехклубы только-только выбрались из обветшалых помещений, начали капитальное строительство. VIII съезд ДОСААФ определил как неотложную задачу создание учебно-спортивных комплексов, неотъемлемой частью которых должны были стать автодромы. Автомобильных и технических школ, имевших эти сооружения, насчитывалось тогда чуть больше 50%. Сейчас их свыше 90%.

В Армении, Грузии, Белоруссии, Литве, Молдавии, на Украине уже немало школ, которые приступили к новому этапу оборудования автодромов — полной электрификации, оснащению элементами, позволяющими обучать курсантов умелому управлению автомобилем в критических дорожных ситуациях. Опыт волгоградцев всем будет очень кстати. Не только в этом, но и во многих других отношениях. Например, те, кто готовит будущих воинов-водителей на дизельных автомобилях, с интересом ознакомились с оборудованием специализированных классов лабораторно-практических занятий, технического обслуживания, организацией фронтального метода разборочно-сборочных работ. Ведь на обучение водителей дизельных грузовиков, в частности КамАЗов, переходит все больше и больше наших школ.

Вообще постановка учебно-методиче-

ской работы в волгоградской образцовой поучительна. Здесь активно действуют две предметные комиссии — одна по устройству и эксплуатации автомобилей, другая по правилам дорожного движения; непререкаем авторитет педагогического совета, который постоянно направляет и контролирует учебу преподавателей и мастеров, их подготовку к занятиям, следит за качеством каждого урока, многое делает по развитию рационализаторства, внедрению технических средств.

— Опыт волгоградских коллег, — сказал мне заместитель председателя татарского обкома ДОСААФ С. Гольц, горячий поборник передовых методов в обучении водителей, — весьма поучителен и достоин распространения.

С этим нельзя не согласиться. Пожалуй, самым впечатляющим в деятельности коллектива волгоградской, а также волжской автомобильной и волгоградской технической школ, которые гостеприимно принимали участников сборов, областного комитета ДОСААФ в целом является высокий уровень военно-патриотического воспитания курсантов.

— Им скоро предстоит сесть за рычаги танка, за руль автомобиля, бронетранспортера и другой боевой техники, — говорил председатель обкома Корнил Никитович Плакунов. — Каждый из них должен на всю жизнь сохранить в памяти, в сердце своем героические традиции защитников Сталинграда и хорошо усвоить народную мудрость: старая слава любит новую.

Здесь, на волгоградской земле, возможности для этого неисчерпаемы. В те дни, когда мы осматривали памятник-ансамбль на Мамаевом кургане, возлагали венок у Вечного огня, когда ходили по Центральной набережной имени 62-й армии, по площади В. И. Ленина, где возводится комплекс музея-панорамы, плыли по местам боев Волжской военной флотилии, волнение не покидало ни одного из нас. Можно себе представить, какое впечатление оставляют в сердцах юношей эти священные места, встречи с ветеранами войны и труда, которые здесь постоянно происходят! А формы военно-патриотического воспитания применяются досаафовцами самые яркие, действенные. Они побуждают горячо любить Родину, партию, настойчиво овладевать военно-техническими знаниями, чтобы стать достойными защитниками завоеваний Октября.

Заместитель председателя ЦК ДОСААФ Казахстана Вачикан Рачиевич Власов назвал такие учебно-методические сборы родниками опыта. У встречи в Волгограде, мне думается, был ярко выраженный девиз: «Год 1982-й — на ступень выше!» Выше в качестве обучения и воспитания специалистов для армии и народного хозяйства, в эффективном использовании оборудования, в настойчивом внедрении технических средств обучения, экономии и бережливости во всем. К этому зовут нас решения XXVI съезда КПСС, на это направлены высокие социалистические обязательства досаафовцев, взятые в честь 60-летия образования СССР.

А. БАБЫШЕВ,
спецкор «За рулем»

г. Волгоград



Награды Родины — лучшим

ЕГО ДЕВИЗ — ВПЕРЕД

Добрая слава идет о слуцкой автошколе ДОСААФ. Победитель всесоюзного соцсоревнования 1980 года, обладатель переходящего Красного знамени Сухопутных войск, носит звание образцовой. А всего пять лет назад...

Пять лет назад командир автомобильного подразделения майор Анатолий Сергеевич Любецкий, уволившись в запас, пришел в горком партии, поинтересовался работой. Не сидеть же дома, когда есть и силы, и знания, и желание трудиться. Ему предложили возглавить автошколу, предупредив:

— Учтите, не на легкое дело идете, коллектив сложный, недоработок уйма, трудновато придется.

Любецкий согласился — трудностей он не боялся.

Школа помещалась в деревянном доме, старом, с прогнившими полами. Давно намеревались перевести ее в другое здание, даже заложили двухэтажный кирпичный дом. Заложить-то заложили, а потом забросили. Так и стояла пустая коробка. Завершение строительства было задачей номер один. Анатолий Сергеевич энергично взялся за это дело. С помощью местных партийных и советских органов, минского обкома ДОСААФ расшевелил строителей. На объекте появились люди, загудели моторы машин. Стройка ожила. Закончили учебный корпус. Потом рядом с ним на пустыре стали вырастать другие здания — классы для лабораторно-практических занятий, технического обслуживания автомобилей, мастерские, гаражи. Их в основном строили уже хозяйственным способом. Но возводились не только корпуса — закладывался и фундамент новых отношений в коллективе. Повысилась требовательность к людям, стало больше проявляться заботы об их профессиональном росте, методическом мастерстве. Для обновления учебной базы школа получила новые автомобили «Урал» и ГАЗ—66, двигатели с бесконтактным зажиганием, другую технику и пособия. Среди преподавателей, мастеров началось соревнование на лучшее оборудование классов в новом корпусе.

В этой школе мне доводится бывать часто. Кажется, ко всему пригляделся, все потрогал. Нет, всякий раз по приезде встречаю что-то новое, оригинальное. Однажды в классе ЛПЗ увидел белый экран под потолком. Кино в теоретическом классе — это уже привычно. А вот в лаборатории вижу впервые. Оказывается, курсантам показывают учебные фильмы и по обслуживанию автомобилей. Наглядно, убедительно, доходчиво! Посмотрел, как выполняется работа — и сам повтори. Ребята быстрее овладевают практическими навыками. А это в подготовке шоферов — главное. Кино в классе ЛПЗ предложил использовать Любецкий. Он вообще горячий поборник технических средств обучения. И коллектив увлек за собой. Равнодушных теперь в нем нет. Все теоретические классы оборудованы устройствами программного обучения, кино- и звуковоспроизводящей аппаратурой. Начали применять также телевидение, видеомагнитофоны.

За опытом в слуцкую автошколу едут со всей Белоруссии, из других республик. На ее базе регулярно проводятся республиканские и областные учебно-методические сборы.

Взлет этот, прямо скажу, связывают с именем нынешнего руководителя коллектива. На старте десятой пятилетки возглавил он школу, а на финише ее удостоен награды Родины — ордена «Знак Почета».

...Внешность у Анатолия Сергеевича внушительная: высокий, крепкий, плечистый. Гладко причесанные, начавшие седеть волосы, мужественное лицо. И доброжелательное. Он отзывчив, всегда готов терпеливо выслушать собеседника, вникнуть, если надо, поддержать. Доброта к людям, наверное, у него еще с военной поры. В 1942 году, в разгар Сталинградской битвы он 15-летним подростком был зачислен юнгой на один из кораблей Волжской военной флотилии и видел сам, сколько страданий и горя приносит война, какой дорогой ценой добывается победа. В 1944 году рослого не по годам, ловкого, сообразительного, а главное, уже обстрелянного моряка послали на командные курсы автомобилистов. С тех пор автомобильное дело стало его армейской профессией. И вот, окончив службу, Любецкий возглавил школьный коллектив.

Движение вперед — девиз Любецкого. А теперь и не только его, и верного помощника — заместителя по учебно-воспитательной работе подполковника запаса Ю. Портных, участника Великой Отечественной войны, выпускника Военно-политической академии имени В. И. Ленина, и многих преподавателей, мастеров. Уже не один год трудятся в коллективе В. Скридлевский, И. Волосевич, Е. Хоровец, А. Чернышов, В. Чиркин... Все свои знания и жизненный опыт они отдают подготовке будущих армейских водителей, шоферов для народного хозяйства. Вместе с начальником школы за успехи в десятой пятилетке удостоен награды — медали «За трудовое отличие» — преподаватель И. Волосевич.

— Награда Родины ко многому обязывает, — говорит А. С. Любецкий, — постараюсь ее оправдать.

С. АСЛЕЗОВ
Фото В. Можарова

Минская область,
г. Слуцк

ЭКОНОМНО БЕРЕЖЛИВО

ДЕЛО КАЖДОГО

Н. АКУЛИНУШКИН

В решениях XXVI съезда партии, документах ноябрьского (1981 г.) Пленума ЦК КПСС экономное, бережливое расходование топливно-энергетических ресурсов названо как одна из важнейших задач нашего хозяйствования. В числе основных потребителей нефтепродуктов в стране сегодня автомобильный транспорт. На его долю приходится 20% жидкого топлива, расходуемого в народном хозяйстве. Только предприятия Минавтотранса РСФСР ежегодно потребляют более 5,5 миллиона тонн бензина и около 2 миллионов тонн дизельного топлива, 145,5 тысячи тонн моторных масел.

Как обстоит дело с расходованием этого трудно добываемого и дорогостоящего источника энергии? Что дает здесь государству, обществу рачительность, во что обходится бесхозяйственность? Простые и мудрые народные слова: «Копейка рубль бережет» давно на вооружении умелых организаторов производства, водителей, ремонтников автотранспортных предприятий. А теперь все чаще появляются в гаражах, диспетчерских, на территориях автохозяйств плакаты с напоминанием: «Капля — тонну сберегает!».

И это в прямом смысле так. Автомобилисты кемеровского транспортного управления даже подсчитали: если в системе питания подтекает в секунду одна капля бензина — это 3,5 килограмма в сутки, 1,2 тонны в год. С утечками повели решительную борьбу. А сколь она эффективна, показывает такая цифра: водители управления, обслуживающие предприятия и стройки Кузбасса, сэкономив в месяц один только процент горюче-смазочных материалов, могут выполнить дополнительные работы на 130 тысяч тонно-километров. Там же, в Кузбассе, есть не очень крупное по нынешним масштабам беловское пассажирское автохозяйство, коллектив которого на сэкономленном за десятую пятилетку топливе смог бы работать пятьдесят дней. Вот вам капли!

На автотранспорте общего пользования сейчас ширится социалистическое соревнование за бережливость, оно охватывает все новые бригады, колонны, предприятия. Люди открывают индивидуальные, коллективные лицевые счета экономии, участвуют в смотрах-конкурсах по экономному расходованию топлива. Наиболее значительные успехи достигаются там, где проблема решается комплексно, где дружно берутся за нее все — водители, ремонтные рабочие, инженерно-технические работники.

Много дают для эффективного использования автомобилей и одновременно экономного расходования трудовых и материальных ресурсов, в том числе топлива, заключаемые коллективами предприятий автомобильной промышленности, автотранспорта и научно-исследовательских организаций договоры о научно-техническом сотрудничестве в продлении пробега машин без капитального ремонта, являющиеся одной из форм социалистического соревнования. В нем участвуют сегодня 300 тысяч водителей транспортных предприятий общего пользования в стране. Около 100 тысяч из них уже выполнили обязательства. И это при том, что за годы десятой пятилетки нормативные пробеги грузовых машин благодаря усилиям автомобилестроителей возросли более чем в полтора раза и достигли 250—300 тысяч километров, до 5% улучшены показатели топливной экономичности выпускаемых автомобилей.

Важнейший резерв снижения расхода топлива — дальнейшее совершенствование транспортного процесса, сокращение порожних пробегов, применение прицепов. Сейчас все шире внедряются оптимальные маршруты, чему способствует развитие централизованных перевозок, чаще применяются большегрузные контейнеры. Министерство автомобильного транспорта РСФСР приняло ряд других существенных мер. Первой среди них назову внедрение новых, прогрессивных и технически обоснованных норм расхода топлива, соответствующих современному техническому уровню подвижного состава и условиям эксплуатации. Эти нормы предусматривают снижение затрат топлива, в частности, при грузовых перевозках на 4—7%.

Создан единый координирующий орган «Росавтотопэнергоресурсы» со специализированными службами на всех уровнях, с 1977 года действует централизованная служба топливно-энергетических ресурсов (ТЭР). Введен целый комплекс нормативной документации по применению, получению, хранению и учету топлив, смазочных материалов и специальных жидкостей для автомобилей, сбору, хранению и сдаче на регенерацию отработанных масел. На большинстве предприятий созданы и оснащены необходимым оборудованием участки карбюраторной и дизельной аппаратуры. Большая заслуга в разработке и внедрении всех этих мероприятий принадлежит коллективам НИИАТа, ЦНИЛа, других научных организаций, многих автотранспортных управлений и предприятий. Все это позволило в десятой пятилетке сберечь 729 тысяч тонн бензина и 369 тысяч тонн дизельного топлива, что в стоимостном выражении составляет 127,8 миллиона рублей.

Как ни важны организационные и технические мероприятия на всех уровнях, едва ли не решающее слово в бережливом расходовании горюче-смазочных материалов за водителем. Он главная фигура на автотранспорте. Как много зависит от его мастерства и отношения к своему труду, умения и желания анализировать то, что делаешь. Припоминаются встречи со многими знатными водителями, опыт которых известен автотранспортникам всей страны.

— Возьмите, вроде бы, нехитрое дело — управление дросселем при разгоне, — говорил мне Я. А. Гриценко, водитель подольской автоколонны № 1127, заслуженный работник автотранспорта. — Но нехитрое оно для опытного шофера, а новичок на режимах разгона сжигает топлива, пожалуй, в два раза больше, чем, например, я. От специалистов нам известно: при разгоне расход его чуть ли не в полтора раза больше, чем при равномерном движении на этом же участке. Вот и прикидываешь, где сэкономить, стараешься меньше делать торможений, остановок — все это



ЦАМКу — ДВАДЦАТЬ ПЯТЬ

В середине 50-х годов, когда руководство автомотоспортом в стране передавалось ДОСААФ, когда зарождались новые виды автомобильных и мотоциклетных соревнований и наши гонщики выходили на первые международные старты, был создан ЦАМК —

опытом дается.

Герой Социалистического Труда лауреат Государственной премии СССР Е. П. Федюнин, водитель 29-го автокомбината Главмосавтотранса, на эту же тему высказался так:

— Я и члены бригады, которую возглавляю, возим грузы в плотных потоках транспорта по улицам Москвы с ее несчетным числом перекрестков, светофоров. Приходится делать много остановок. Между тем высококвалифицированные водители нашего комбината и здесь добиваются значительной экономии топлива, что не удается шоферам более низкой квалификации.

Водители Герои Социалистического Труда Г. К. Королев, Е. В. Крезов, В. К. Хоружа, Н. И. Степанов и другие передовые люди автотранспорта, которые досрочно справились с заданиями десятой пятилетки, сэкономив по 2—3 тысячи литров топлива и более, комплекты шин, запасные части, были едины во мнении: чтобы экономно ездить, надо постоянно повышать мастерство и, конечно, держать машину в хорошем состоянии.

Содействуют совершенствованию шоферской подготовки и занятия автомобильным спортом, в первую очередь участие в соревнованиях на мастерство вождения, экономию топлива, организуемые ДОСААФ, конкурсы на лучшего по профессии.

Зависимость технического состояния подвижного состава от квалификации водителей тоже прямая. Если из ворот предприятия выпустили вдруг на линию автомобиль с плохо отрегулированным карбюратором, неправильно установленным моментом зажигания, негерметичными клапанами, недостаточно четко работающими тормозами и т. д., а водитель обо всем этом не знает, значит у него хромает профессиональная культура.

А как действуют мастера своего дела? Тот же Е. П. Федюнин рассказал, что в его бригаде 36 из 39 пунктов правил технического обслуживания № 2 начинаются словами «проверить и при необходимости закрепить или отрегулировать...» Не подумайте, что он с товарищами чуть ли не безвылазно сидит в канаве и подменяет ремонтников. Конечно, приходится и в гараже потратить время на проверку. Но они не теряют его зря и на линии, используют для этого, к примеру, стоянку на загрузке и разгрузке. Выработали целый комплекс совершенно обязательных условий, которые каждый водитель должен соблюсти при выезде на линию, что и как проверить. То же касается приемов вождения, особенно таких, которыми можно сэкономить ресурсы. Особо обращено внимание на то, как трогать автомобиль с места, разгоняться, на каких передачах в каких условиях двигаться и т. п.

В бригадах, работающих по методу подряда, я видел такие обращения: «Водитель, помни: при интенсивном разгоне автомобиль расходует топлива в 1,5 раза, а масла в 2 раза больше, чем при спокойной езде!»; «Не забудь: длительное движение на низших передачах увеличивает расход топлива на 15—20%, масла — на 40—60%!». Как правило, водители здесь экономят каждый год тысячи литров топлива, многие комплекты шин, запчастей. Если учесть, что на автотранспорте общего пользования доставкой грузов занято около 6500 таких бригад и около двух тысяч возят пассажиров, то можно представить себе и размер экономии.

Почему именно в подрядных бригадах выше производительность труда, ниже расход топлива, превышение моторесурса? Да потому, что здесь постоянно думают о конечном результате, заботятся о повышении профессионального мастерства каждого члена бригады, помогают друг другу овладеть всеми тонкостями рациональной езды.

Следовательно, надо настойчивее повышать квалификацию водительских кадров. Формы здесь известны. Нужно шире развивать наставничество, взаимный обмен опытом, создавать научно-популярные фильмы. По-видимому, следует совершенствовать структуру планов, программ в учебных организациях всех ведомств, занятых подготовкой водителей, чтобы дать будущему шоферу необходимый минимум теоретических и практических знаний по экономичному вождению автомобиля.

Сейчас у нас в ряде транспортных управлений число водителей первого класса составляет примерно 26%, второго — 31%. Следовательно, есть реальная возможность повышать классность. И эта возможность используется. В учебных автокомбинатах, школах транспортных министерств, ДОСААФ, других ведомств непрерывно работают очные и заочные курсы повышения водительской квалификации. В то же время нельзя забывать, что сама классность и те большие средства, которые государство выплачивает за нее водителям, должны давать отдачу, стать действенным стимулом эффективного использования автомобилей, их экономной эксплуатации.

При всем том положительном опыте по экономному расходованию топлива, который накопили автотранспортники страны за последние годы, мы не можем сказать, что полностью справились с задачами, выдвинутыми партией и правительством. Еще велика утечка топлива на сторону, по недосмотру, по бесхозяйственности, из-за всякого рода приписок, слабой исполнительской дисциплины, недостаточной квалификации работников. Почти во всех транспортных управлениях наряду с передовыми есть предприятия, систематически не выполняющие нормы, задания по экономии горючего, масел, шин, запасных частей. Вместе с тем назрели вопросы, которые необходимо решать совместно с другими ведомствами.

Автотранспортники справедливо предъявляют претензии к конструкции некоторых моделей грузовиков, автобусов, ряда двигателей, не обеспечивающей экономного расходования топлива.

Растет диспропорция между потребностями и имеющейся сетью АЗС, которые строятся пока медленно и размещаются порой без согласования с транспортными организациями, что приводит к увеличению порожних пробегов автомобилей.

Мне уже приходилось говорить о том, что в самой системе заправки по предварительно оплаченным талонам заложены существенные потери. Применение талонов вынуждает автохозяйства вводить сложную и трудоемкую систему их получения, выдачи и учета и в то же время практически исключает контроль за расходованием топлива. Нередки случаи, когда водители во избежание «нереальной» его экономии, образующейся в результате приписок транспортной работы, продают талоны или уничтожают их. При этом на АЗС остается оплаченное автохозяйствами, но невостребованное топливо. Так, в 1978 году в РСФСР не было получено бензина по оплаченным талонам на 93 миллиона рублей, а на АЗС при попытке заправить личные машины изъято талонов, предназначенных для государственных, на 411 тысяч литров. Отсюда и появляются пресловутые «королевы бензоколонок».

Словом, нерешенных проблем, неиспользованных резервов экономии топливно-энергетических ресурсов на автомобильном транспорте еще много. И дело чести работников отрасли приложить все силы к тому, чтобы требование партии «Экономика должна быть экономной» претворить в жизнь.

Центральный автомотоклуб ДОСААФ. В 1956 году он стал членом международных автомобильной и мотоциклетной федераций и подготовил почву для представительства в них ФАС и ФМС СССР в последующий период.

ЦАМК внес большой вклад в развитие новых видов соревнований, расширение рамок автомотоспорта. При его активном участии происходило становление у нас автоpаллu, мотокросса на короткой трассе, спидвея, гонок по ледяной дорожке, картинга, мотобола, многодневок. Организация всесоюзных чемпионатов, тренировочных сборов сильнейших спортсменов страны, подготовка национальных команд к выступлению в первенствах Европы, мира, в кубках дружбы социалистических стран, методические разработки, сотрудничество с научно-исследовательскими институтами и заводами в деле совершенствования спортивной техники — вот неполный перечень задач, которые решает коллектив Центрального автомотоклуба ДОСААФ СССР. Велик вклад его тренеров и механиков в достижения советских автомотоспортсменов на международной арене. Семнадцать раз наши мастера были первыми в личных и командных чемпионатах мира по мотогонкам на ледяной дорожке, четырежды становились чемпионами мира в мотокроссе, побеждали в «Кроссе наций» и «Трофее наций», одиннадцать раз владели Кубком Европы по мотоболу, выигрывали чемпионаты мира и Европы по автомодельному спорту. Большие победы одержали на международной арене наши мастера ралли, кольцевых автогонок, картинга, спидвея.

В конце прошлого года спортивная общественность отметила 25-летие ЦАМКа. А ныне перед его коллективом встали новые, ответственные задачи, которые определены постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта».

Момент показательных выступлений автогонщиков в Зеленограде, посвященных 25-летию ЦАМКа.

ОТПУСТИТЕ ПЕДАЛЬ! *Тест „За рулем“*

ЭКОНОМНО БЕРЕЖЛИВО

Большинство легковых автомобилей, которые мы видим на дорогах, — «жигули», «москвичи», «волги» — оборудованы двухкамерными карбюраторами с последовательным открытием дроссельных заслонок. Когда нагрузка на двигатель относительно невелика, рабочая смесь в него подается только из первичной камеры карбюратора. Заслонка вторичной камеры открывается лишь тогда, когда педаль акселератора пройдет 60—65% своего хода. С этого момента бензин начинает дополнительно поступать через дозирующие устройства вторичной камеры и общий расход его, естественно, возрастает. Очевидно, что, следуя принципу экономичного вождения, нажимать акселератор до открытия вторичной камеры нужно как можно реже, только если это действительно необходимо по условиям движения.

Как же водитель решает эту задачу? Обычно он ее вообще не решает, а дает «газ» как придется, исходя не только из дорожной ситуации, но и всевозможных личных соображений (вплоть до настроения). К тому же никакой информации о положении заслонок в карбюраторе он не имеет и просто не думает об этом. А если ему такую информацию сообщить, да еще самым наглядным образом? Не поможет ли это водителю более рационально управлять автомобилем, избегать неоправданного расхода бензина?

Ответ получен нами чисто практическим путем — в дорожных испытаниях. Мы обратились к опыту наших венгерских коллег-автомобилистов, применяющих нехитрую систему, которая состоит из сигнальной лампы на щитке приборов и какого-либо контактного устройства, замыкающегося при открытии дроссельной заслонки вторичной камеры («За рулем», 1982, № 1). Подобную схему мы без больших трудностей смонтировали на обычном ВАЗ—2101, где стоял стандартный карбюратор 2101-1107010-03. В механическом приводе включатель можно устанавливать на любой детали. Мы поставили его непосредственно на вал заслонки вторичной камеры только для чистоты эксперимента.

И вот мы на улицах Москвы. Первый вывод не заставил себя ждать. Как только у водителя появилось желание, стартуя от светофора, оставить позади себя всех «соперников», сразу ярко вспыхнула сигнальная лампа, как бы восклицая: «Внимание! Ваши спортивные достижения бьют по карману!» Достаточно поездив по городу, мы убедились: да, эта маленькая лампочка несомненно помогает излечиться от избытка темперамента.

Эксплуатационных заездов для сравнения расхода топлива при езде в «спортивном» и «нормальном» стиле мы не проводили, поскольку об этом достаточно красноречиво свидетельствовали результаты предыдущего теста с эконометром («За рулем», 1982, № 1), где разница составила более 10%. Поэтому мы ограничились одним небольшим экспериментом.

На ровной асфальтированной площадке мы разгоняли автомобиль с места до 60 км/ч (предельная скорость в населенных пунктах) двумя способами — нажимая педаль акселератора «до пола» или открывая заслонку только первичной камеры. При этом определяли время и расход топлива. Результаты показаны в таблице. Однако сами по себе эти цифры еще не дают законченной картины — ведь разгон в «двухкамерном» варианте происходит на более коротком отрезке пути, чем в «однокамерном». Чтобы финишировать в одной и той же точке, надо было проехать еще примерно 13—14 метров, но уже с постоянной скоростью 60 км/ч, поскольку по условиям она является предельной. На это уходило еще 0,8 секунды и 0,9 $см^3$ бензина. Таким образом, проезжая одинаковое расстояние, равное пути разгона на одной первичной камере, автомобиль, стартующий с полным нажатием акселератора, затрачивает на 7,8% меньше времени, но на 9,9% расходует больше топлива. Такова цена «победных стартов» от светофора. Разумеется, у автомобилей разных моделей показатели будут отличаться, но процентное соотношение их сохранится на том же уровне.

До сих пор мы имели в виду ту часть водителей, которые постоянно или время от времени прибегают к приемам резкой езды, либо недооценивая влияние этого фактора на топливную экономичность, либо от склонности к псевдоспортивным эффектам (проще говоря — лихачеству). А может ли сигнализатор открытия вторичной камеры помочь опытным водителям с экономичным стилем вождения?

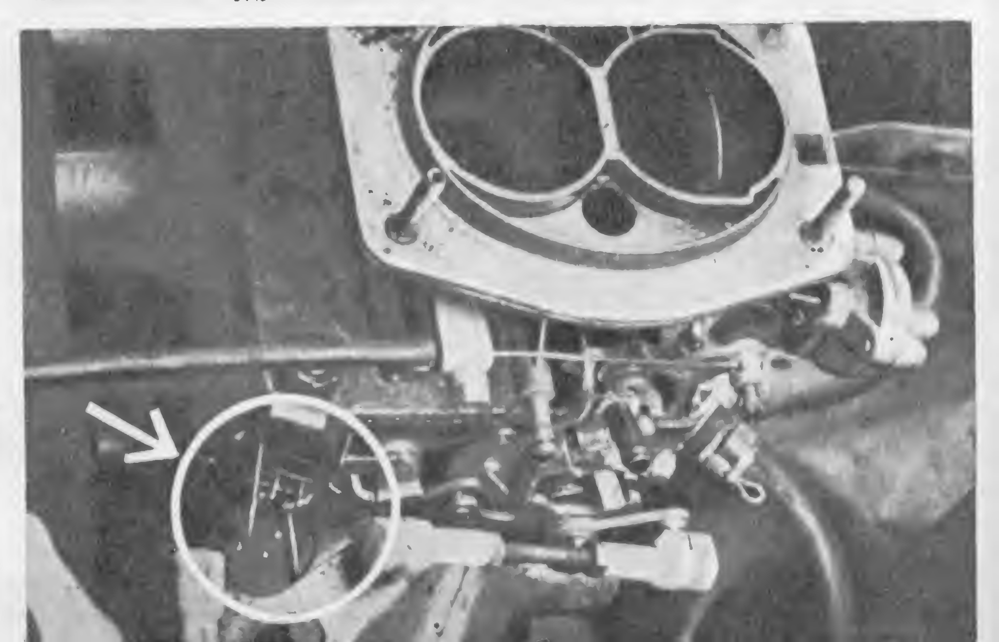
Сигнальную лампу мы закрепили так, чтобы водитель не мог ее видеть, и за руль сел профессиональный испытатель НАМИ. Его задача состояла в следующем: ехать расчетливо и экономично, руководствуясь своим опытом, но держать скорость общего потока легковых автомобилей и никому не мешать. В течение часа мы ездили по московским, основательно загруженным магистралям, и за это время лампа загоралась всего три раза и не более чем на секунду. Таким образом, для высококвалифицированного водителя, стиль езды которого рационален и, что не менее важно, не подвержен колебаниям, применение лампы не даст существенного эффекта. Но давайте будем честными: многие ли из нас не по собственной, а по объективной оценке могут отнести себя к «идеальным» водителям? Думаем, что немногие. Во всяком случае, несмотря на известный опыт, себя мы не рискнули бы причислить к «лику святых».

Вывод прост: каждый водитель сам должен решать, стоит ли ему применять сигнализатор открытия вторичной камеры карбюратора. Вероятно, определенной, наиболее темпераментной части водителей он был бы полезен для того, чтобы отказаться от «экзотических» привычек и настроиться на общую волну бережливого отношения к топливу (с заметной выгодой для себя).

БРИГАДА «ЗА РУЛЕМ»

Редакция благодарит сотрудников НАМИ В. В. Карницкого, Ф. И. Майорова и С. Л. Афанасьева за помощь в организации и проведении теста.

Показатель	Режим разгона	
	с полным открытием заслонок обеих камер	с открытием заслонки первичной камеры
Время разгона, с	9,5	11,1
Расход топлива, $см^3$	33,5	31,0



Контактное устройство, включающее сигнальную лампу на щитке приборов, смонтировали на корпусе карбюратора, соединив с валом дроссельной заслонки вторичной камеры.

С МОТОЦИКЛОМ НА ВСЮ ЖИЗНЬ

Подмосковный город Видное все чаще встречается в судейских протоколах рядом с фамилиями призеров самых крупных мотоциклетных соревнований. Для воспитанников местного областного спортивно-технического автомотоклуба ДОСААФ прошлый год был особенно удачным. Впервые его спортсмены выиграли две золотые медали в личном и командном чемпионатах мира и одну серебряную. Здесь и состоялась наша беседа с Владимиром Любичем. Признаться, еще в электричке, по пути в Видное, все время хотелось представить себе чемпиона мира — какой он? Ведь раньше видела его только с трибуны стадиона. Скажу сразу — это очень скромный, обаятельный и общительный человек.

— Володя, самый банальный вопрос для начала. Почему вы выбрали мотоспорт? Ведь мальчишки мечтают больше о хоккее, о футболе, других популярных у нас играх...

— Наверное, все началось с велосипеда, который купили мне родители. Жили мы тогда в Красноярске. С утра до вечера гонялся по двору, и этот велосипед был в моем воображении спортивной машиной. Потом появился мопед. Таких, как я, было много и в нашем и соседнем домах. А что касается мечты о мотоспорте, то тут все ясно — в Красноярске уже в те годы мотогонки по льду были в особой чести. Кстати, нет у нас пока каких-то организационных форм, с помощью которых можно было бы привлечь вот таких дворовых гонщиков к соревнованиям на личных машинах. Сколько чемпионов из них могло бы стать! А мне повезло. В нашем доме жил известный уже в то время, да и сегодня действующий гонщик Анатолий Максимец. Ему тогда было двадцать, а мне — четырнадцать. Работал он на алюминиевом заводе и тренировался там у себя в секции ДОСААФ, славящейся «ледовиками». Анатолий заметил мою увлеченность техникой и предложил прийти в секцию. Так я, семиклассник, оказался в спортивном коллективе.

Поначалу никакой романтики не было. Приходилось выполнять самую черновую работу — мыть мотоциклы, подносить и укладывать инструмент и запасные части, следить за чистотой в помещениях. Ребята подобрались все дружные, и здесь у меня был второй дом. С особой благодарностью вспоминаю первого тренера Геннадия Ивановича Протасова. Просто удивляюсь, как он все успевал — работать на заводе, выступать в соревнованиях, заниматься на общественных началах со своей секцией. Главное, чему он учил, — трудолюбие, уважение к технике, взаимовыручка. И еще собранность. Это качество особенно важно для трековых гонок, где дорога порой сотая доля секунды.

Наконец я получил старенький мотоцикл класса 175 см³ и начал тренироваться вместе со всеми. Вот тогда понастоящему узнал и оценил своего тренера. Геннадий Иванович был очень целеустремленным человеком. На каждой тренировке он ставил перед всеми нами новую задачу и неуклонно, шаг за шагом добивался ее выполнения. При этом особенно внимательно относился к нам, начинающим. Ну а с Анатолием Максимцом мы крепко подружились и до сих пор не теряем связи, хотя живем друг от друга очень далеко.

— И вот настало время, когда пришлось выходить на старт соревнований...

— Да, летом я выступал в кроссах (и до сих пор считаю это огромным подспорьем для любого «ледовика»), а зимой — в гонках на ледяной дорожке. И тут и там в классе 175 см³, поэтому основные свои планы связывал с младшим классом. В том же сезоне я принял участие в четвертьфинальной гонке первенства Российской Федерации, но неудачно и в полуфинал не попал. Уж очень много было сильных соперников. Вот тогда Геннадий Иванович предложил мне попробовать свои силы в классе «500» на первенстве края. Честно говоря, в успех я не верил, но тренер просто убедил, что именно здесь сумею показать высокий результат. И он оказался прав — я выиграл первое место и с тех пор выступаю только на этих машинах. Тогда я уже закончил школу и работал слесарем на алюминиевом заводе, был мастером спорта. Чувствовал, что гонки стали для меня больше чем увлечением. И вот созрело решение поступать в московский институт физкультуры. В 1976 году я стал студентом этого вуза. В том же, 1976-м занял четвертое место на чемпионате страны. Получил приглашение в сборную страны и начал тренироваться у Сергея Александровича Старых, ныне заслуженного тренера СССР, в компании таких мастеров экстра-класса, как С. Тарабанько, В. Цыбров, В. Смирнов, В. Дубинин, С. Яровой, В. Кузнецов, А. Бондаренко, А. Щербаков, Н. Костюнин.

Требования здесь были уже совсем иными. И нагрузки, и ответственность, и тщательность работы с двигателем. Не многие себе представляют все компоненты подготовки трекового гонщика. Может быть, разочарую кое-кого, если скажу, что меньше всего мы отрабатываем технику езды, хотя и она, понятно, занимает достаточно времени. Но главное здесь работа с машиной, каждый день, долгие часы. Не раз и не два разберешь мотоцикл, регулируешь, проверяешь до бесконечности, чтобы быть уверенным в работе каждой детали, каждого узла. Советуешься с товарищами, споришь. Советоваться в нашей сборной есть с кем: Г. Кадыров, С. Тарабанько, В. Цыбров, не говорю уже о Сергее Александровиче, — истинные знатоки трекового мотоцикла.

— Но помимо главной команды страны вы стали членом еще одного коллектива — московского областного спортивно-технического клуба ДОСААФ в городе Видное.

— Этот клуб является базой автомотоотделения института физкультуры. Начальника СТК знаю еще по Красноярску, где он был известным гонщиком. Владимир Петрович Логинов не только друг мне, но и спортивный наставник. Так что с тренерами мне очень везло. В клубе я познакомился с Владимиром Суховым. Живет он в подмосковном Жуковске, а тренируется у нас в Видном. Это очень талантливый гонщик. В жизни мы друзья, а вот на ледяной дорожке непримиримые соперники, что, кстати, еще лучше помогает совершенствовать мастерство. И уж коль зашла речь о друзьях, то назову и начальника автомотоотделения института Владимира Головахина.

— А теперь — как вы шли к золотой медали чемпиона мира?

— Вообще-то их у меня две: одна получена вместе с Тарабанько и Бондаренко в 1980 году на командном чемпионате мира, а другая — в прошлом сезоне на личном чемпионате. Есть еще одна, серебряная. В сборную входил трудно, как-никак, чтобы соперничать с Тарабанько, Бондаренко, Гладышевым, сильными гонщиками из Чехословакии, Швеции, Австрии, ФРГ, нужно не только отменное мастерство, но и выдержка, крепкие нервы. А опыт приходит не сразу. Первым, пусть очень скромным успехом было для меня восьмое место в личном чемпионате мира. Я поверил в свои силы. И вот серебряная медаль. Досталась она мне в Инцелле в перезаезде с искушенным и очень сильным чехословацким гонщиком Зденеком Кудрной. В командном выступать было легче — здесь постоянно чувствовал мощную поддержку Сергея Тарабанько и Анатолия Бондаренко, на которых легла основная тяжесть борьбы.

Самая же трудная и потому наиболее дорогая для меня медаль — прошлогодняя. Оба дня я открывал заезды. Первый закончил с максимальной суммой — 15, а во второй пришлось сразу же встретиться со Зденеком, набравшим 14 очков. Это был заезд на испытание нервов. Сначала улетел в соломенные мешки австриец Вебер (снежных барьеров на треке в Ассене нет), затем после повторения старта — Кудрна. Настала и моя очередь соприкоснуться с соломой. Получил небольшую травму, а мотоцикл разбил основательно. Нужно вновь выходить на дорожку, но машины-то нет. И тут все наши гонщики как один предложили мне свои мотоциклы. Выбрал тот, на котором выступал Толя Гладышев. Понимал, если проиграю этот заезд, не быть мне чемпионом. Не знаю, как все вышло, если б не поддержка товарищей. Словом, выиграл я, и путь к золотой медали открылся. Да и наши ребята постарались на славу: два других призовых места достались им — Володе Сухову и Гладышеву.

— А теперь какие у вас заботы?

— Их много. Закончил институт и работаю в спортивно-техническом клубе ДОСААФ инструктором-методистом. Приходится много заниматься с молодежью, тем более что при клубе создана детско-юношеская спортивно-техническая школа, участвовать непосредственно в организации и проведении соревнований. Не забываю, как много людей помогли мне достичь вершин в мотоспорте, настала пора отдавать долг, готовить смену. Не забываю о своих личных планах. В прошлом году вызвал на соревнование Володю Сухова. Он стал чемпионом в командном чемпионате, я, как уже говорил, в личном. Оба упорно готовимся к новому сезону. Хочу, чтобы наш клуб был одним из сильнейших в стране. Понимаю, конечно, что такую задачу ставят перед собой многие спортивные коллективы оборонного Общества, которым предстоит решать проблемы повышения массовости нашего моторного спорта, выдвинутые в постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР. А о себе только скажу: мотоцикл, мотоспорт — это на всю жизнь. Он меня многому научил.

Т. ГРИГОРЬЕВА

Когда этот материал был готов к печати, поступило сообщение, что Владимиру Любичу Комитет по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР присвоил звание «Заслуженный мастер спорта СССР», а его наставнику Владимиру Логинову звание «Заслуженный тренер СССР».

Многократный чемпион СССР, ныне тренер ЦАМКа, заслуженный мастер спорта Николай Севастьянов также удостоен звания «Заслуженный тренер СССР». Вместе с читателями редакция поздравляет их.

БУДУЩЕМУ ВОИНУ



РАССКАЗЫВАЕМ ОБ ОДНОЙ ИЗ ВОЕННЫХ ПРОФЕССИЙ АВТОМОБИЛЯ В ИНЖЕНЕРНЫХ ВОЙСКАХ СОВЕТСКОЙ АРМИИ

ЧЕРЕЗ ВОДНЫЕ

...Эхо ближнего боя раскатилось над берегами широкой реки. Вот совсем рядом загрохотали гусеницами танки и тяжелые самоходные орудия, гулко раздались в сумерках летней ночи выстрелы, гладь воды осветили фары и прожекторы появившихся из леса боевых машин. Но... эта грозная лавина техники остановилась перед водной преградой. И тут в привычный гул боя вплелся новый звук. Ревя моторами, из чащи на берег выползли огромные трехосные грузовики, развернулись, и... десятки стальных махин-понтонов, громыхнув, скатились с них в воду, раскрылись веером и закачались на поверхности реки. А снизу по течению послышался рокот мощных катеров. Несколько минут — и все понтоны, соединившись, образовали на потревоженной воде переправу. Рядом буквально на глазах выросла еще такая же, дальше — еще и еще... И вот, не давая врагу опомниться, по ним ринулись вперед боевые машины.

Такова картина современного молниеносного боя. Переправа — во все времена самый, пожалуй, напряженный его момент, средоточие мастерства и выучки воинов, проверка технического уровня инженерных войск.

В боевой обстановке форсировать водную преграду можно по-разному: по дну, по поверхности воды или по воздуху. Но не любая боевая машина может плавать или двигаться под водой, не всегда ее можно перевезти по воздуху. Поэтому мостовые и паромные переправы в военном деле продолжают играть важную роль.

Самым простым временным мостом, который можно построить на широкой реке в короткий срок, является понтонный — из отдельных лодок или полых поплавков-понтонов. Набор средств для постройки одного такого сооружения называется понтонным парком. Его общая схема остается неизменной, но конструкция самих понтонов и принципы сборки мостов совершенствуются постоянно. Главная задача при этом — максимально сократить время наведения переправы, повысить ее надежность и мобильность применяемых здесь транспортных средств.

Немного истории. Еще в 1930 году Народным комиссаром по военным и морским делам была утверждена «Система инженерного вооружения» Красной Армии, которая предусматривала, в частности, широкое развитие понтонной техники. В 1934 году на вооружение стал поступать понтонный парк Н2П, элементы которого перевозились на 32 грузовиках ЗИС—5. За несколько часов из них можно было собрать мост длиной до 237 метров и грузоподъемностью до 75 тонн. Соединенные металлические полупонтоны использовались и в качестве десантных судов. В период войны этот парк неоднократно модернизировался. В военное время применялся и деревянный понтонный парк ДМП—42, который транспортировали 88 бортовых ЗИС—5. За 3—5 часов из него можно было собрать мост длиной до 263 метров, выдерживавший нагрузку до 50 тонн. В эту пору были созданы и проверены в боевых действиях легкий и тяжелый металлические понтонные парки, остававшиеся основными средствами переправ в первые послевоенные годы. Полупонтоны этих парков перевозились на полноприводных автомобилях ГАЗ—63А и ЗИС—151А, оснащенных лебедками для самовытаскивания.

Современный понтонно-мостовой парк (ПМП) Советской Армии является самым передовым в мире. Он не имеет аналогов за рубежом, недаром его старательно пытаются копировать на Западе. Дело в том, что в одном таком понтоне объединены все элементы моста — настилы, обтекатели, щиты, крепежные детали и т. д., которые раньше доставлялись раздельно. Такой самостоятельный конструктивный блок называют звеном. Он грузится на полноприводный КрАЗ. В состав парка входит 36 звеньев. Кроме того, еще 12 машин перевозят оборудование для укрепления берегов и буксирные катера. Каждое звено состоит из четырех герметичных емкостей, разделенных переборками на внутренние отсеки, соединяющихся между собой шарнирами. Чтобы сбросить звено в воду, понтонный автомобиль задним ходом подъезжает к кромке воды и резко тормозит. При этом фиксаторы освобождают звено, оно скатывается в воду и в тот же момент автоматически раскрывается, образуя плоскую плавучую опору моста. Ширина такого звена — 6,75 метра. Теперь остается соединить отдельные плавающие звенья в сплошную ленту. Парк ПМП рассчитан на то, чтобы за полчаса можно было навести мост грузоподъемностью 60 тонн через реку шириной 200 метров. Полноприводные мощные автомобили позволяют ему следовать непосредственно за боевыми гусеничными машинами, выдвигаясь вперед для быстрого наведения переправ.

Однако в боевых условиях не всегда удается составить целый мост, да и ширина водной преграды может это не





ПРЕГРАДЫ

позволить. В таких случаях применяют буксируемые паромы, о которых мы упоминали. Но и на их сборку требуется немалое время, а бывают моменты, когда ждать нельзя. Тогда вступают в дело гусеничные самоходные паромы (ГСП), служащие для оперативной переправы танков и самоходных орудий. Каждый из них включает два полупарома — правый и левый. На воде они жестко соединяются между собой и образуют небольшое судно. Полупаром — это стальная конструкция, напоминающая огромную лодку, заполненную пенопластом. Эта лодка шарнирно крепится на шасси гусеничного транспортера, а на воде откидывается в сторону, образуя платформу для перевозки техники. Живучесть такого парома обеспечивается непотопляемостью лодок и наличием водооткачивающих насосов. Он оборудован откидными трапами для погрузки и разгрузки машин. На его сборку требуются считанные минуты. Мощный дизельный двигатель обеспечивает огромной машине массой 17 тонн скорость на суше до 40 км/ч, а на воде — 7,7 км/ч. Грузоподъемность парома — 52 тонны. Расчет его состоит из шести человек. Машина очень маневренна, имеет высокую проходимость и может следовать непосредственно за танками.

Таков в общих чертах обзор отечественной техники понтонной службы. Тем, кого она заинтересует, мы рекомендуем посетить Центральный музей Советской Армии в Москве, Военно-исторический музей артиллерии, инженерных войск и войск связи в Ленинграде, где на открытых площадках представлены многие из описанных выше машин.

Е. КОЧНЕВ,
инженер

ЛИТЕРАТУРА

Б. Затылкин. **Профессия — сапер.** М., ДОСААФ, 1978. И. Ф. Лусыхин. **Инженерное обеспечение форсирования рек.** М., Воениздат, 1968. А. Д. Цирлин. **Советские инженерные войска.** М., ДОСААФ, 1968.



Понтонно-мостовой парк (ПМП) на марше. На переднем плане — плавающий гусеничный транспортер К—61.
Понтонная техника в действии. На переднем плане — сборка гусеничного самоходного парома, на втором плане — паром, буксируемый катерами.

Блок тяжелого понтонного парка (ТПП) для сборки переправ грузоподъемностью 18, 50 и 70 т на шасси ЗИС—151.

Речное звено понтонно-мостового парка (ПМП) на шасси КрАЗ—214 для сборки мостовых переправ грузоподъемностью 20 и 60 т, паромных — от 20 до 170 т.

Письма наших читателей

Я работаю заместителем главного врача Кольского района Мурманской области и на свой личный ВАЗ—21011 установил предусмотренный Правилами знак — за рулем водитель-врач. Поступив так, я исходил только из врачебного долга, обязывающего нас, медиков, оказывать профессиональную помощь везде и всюду, если в ней возникает необходимость. В условиях дорожного движения такая помощь требуется довольно часто. Ваш журнал уже писал об этом. Но, к сожалению, знак этот пока настолько мало знаком, что даже вызывает недоумение некоторых работников милиции.

В прошлом году возле Запорожья меня остановил работник ГАИ и, проверив документы, поинтересовался, что это за знак на моей машине — красный крест на белом фоне в голубом квадрате. Пришлось Правила открывать, где он показан. Автоинспектор признался, что в Запорожье такого знака никогда не встречал.

Между тем вопрос этот чрезвычайно серьезный. Мне приходилось много раз оказывать помощь как при авариях, так и просто на стоянках. Понятно, что я делал бы это и без соответствующего знака. Но ведь люди не всегда знают, к кому можно обратиться за квалифицированной помощью. Кроме того, установка знака заставила меня значительно расширить содержимое своей аптечки, включив в нее шприцы и необходимые инъекционные препараты.

Видимо, для того чтобы этот знак обрел силу и действительно способствовал сохранению здоровья, а в ряде случаев и жизни участников движения, нужны дополнительные меры. Например, разработка и утверждение комментария к пункту 28.10 Правил или инструкции, где были бы определены основные права и обязанности водителя-медика, установившего этот знак, состав аптечки с необходимым для оказания врачебной помощи перечнем медикаментов. Может быть, имеет смысл решить вопрос о едином, общесоюзном удостоверении.

Все это поможет сдвинуть нужное и полезное для всех автомобилистов дело с мертвой точки, на которой оно сейчас, к сожалению, находится.

Г. ГУН,
заместитель главного врача района, депутат горсовета

Мурманская область, г. Кола

* * *

На многих дорогах страны встречаешь автомобили с надписью «перегон». Их десятки, сотни. Своим ходом идут они с заводов к потребителям на расстояния порой в несколько тысяч километров. Не берусь судить о рентабельности подобного способа транспортировки, но меня он удивляет. Сколько расходуется горючего, сколько водителей отвлекается от основной работы. Если пока нет специальных автовозов-платформ для перевозки нескольких машин сразу, как это делается с легковыми автомобилями, то надо поискать другие пути, чтобы экономить трудовые и топливные ресурсы.

Не стоит ли подумать об использовании этих автомобилей для транспортировки попутных грузов? Я понимаю, что это связано с определенными сложностями. Но, вероятно, все-таки выгода была бы. А то ведь сейчас тысячи большегрузных автомобилей ездят из конца в конец страны, доставляя только самих себя. Вряд ли это можно признать нормальным явлением.

Б. ВЕТРИНСКИЙ,
водитель первого класса, мастер спорта СССР по автотуризму

г. Алма-Ата

ВСЕСОЮЗНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

Автомобильный спорт

Ралли. Зимний чемпионат СССР (легковые автомобили группы А-2/1 VII, VIII, X классов) — Шяуляй, **18—22 февраля.** Чемпионат СССР (легковые автомобили группы А-2, высшая лига): I этап — Жданов, **22—26 апреля;** II этап — Ленинград, **10—14 июня;** III этап — Рига, **9—13 сентября.** Чемпионат СССР (легковые автомобили группы А-1, VII, VIII, X классов) — Вильнюс, **19—23 августа.**

Кольцевые гонки. Чемпионат СССР (гоночные и легковые автомобили группы А-2 VII, VIII, X классов, формулы III и «Восток»): I этап — Тбилиси, **22—26 апреля;** II этап — Киев, **10—14 июня;** III этап — Рига, **17—21 июня.** Чемпионат СССР (легковые автомобили группы А-2/1 VII, VIII, X классов): I этап — по группам комитетов ДОСААФ (зоны): прибалтийская — Рига, **3—6 сентября;** центральная — Киев, **10—13 сентября;** южная — Тбилиси, **10—13 сентября;** II этап (финал) — Киев, **24—27 сентября.**

Кросс. Всесоюзный смотр-конкурс специально-кроссовых автомобилей багги на приз журнала ЦК ВЛКСМ «Техника — молодежи» — Москва, **12—13 июня.** Чемпионат СССР (легковые автомобили) — Огре (Латвийская ССР), **25—28 июня.** Чемпионат СССР (специально-кроссовые автомобили багги) — Москва, **24—27 сентября.** Чемпионат СССР (легковые полноприводные автомобили) — Феодосия, **15—18 октября.**

Многоборье. Всесоюзные соревнования школьников-автомобилистов на призы журнала «За рулем» — Саратов, **8—12 июля.** Чемпионат СССР — Алма-Ата, **16—20 сентября.** Всесоюзные соревнования на Кубок СССР — Тбилиси, **14—18 октября.**

Трековые (ипподромные) гонки. Чемпионат СССР (легковые автомобили группы А-2/1 X класса) — Горький, **5—8 февраля.**

Картинг. Зимний чемпионат СССР (класс «Е» — высшая лига) — Москва, **12—15 февраля.** Всесоюзные соревнования на приз газеты «Пионерская правда» «Серебряный карт» — Рига, **14—18 июля.** III Всесоюзные спортивные игры молодежи и первенство СССР среди юношей (классы «Пионер» и «Союзный») — Смилтене (Латвийская ССР), **23—26 июля.** Чемпионат СССР (классы Ц-2, Б и «Союзный») — Рига, **2—6 сентября.**

Автомодельный спорт

Всесоюзные соревнования по автомоделизму — «Матч сильнейших» (радиоуправляемые модели) — Киев, **22 — 26 апреля.** Всесоюзные соревнования «Матч сильнейших» (кордовые модели) — Ташкент, **13—17 мая.** III Всесоюзные спортивные игры молодежи и первенство СССР среди юношей — Вознесенск (Украинская ССР), **8—13 июля.** Чемпионат СССР (кордовые модели) — Москва, **21—26 июля.** Чемпионат СССР (радиоуправляемые модели) — Баку, **23—27 сентября.** Всесоюзные соревнования на установление рекордов (гоночные модели) — Тбилиси, **7—11 октября.**

Мотоциклетный спорт

Кросс. Командный чемпионат СССР (классы 125 см³ — женщины, юноши; 125, 250, 350 см³ — мужчины) — Уфа, **9—11 июля.** III Всесоюзные спортивные игры молодежи и чемпионат СССР среди юниоров (класс 250 см³) — Видное (Московская область), **23—25 июля.** Чемпионат СССР (класс 500 см³ — мужчины): I этап — Кишинев, **30 июля — 1 августа.** Первенство СССР среди ДЮСТШ (классы 50 и 125 см³) — Вильянди (Эстонская ССР), **15—18 июля.** Личный чемпионат СССР: I этап (классы 125 и 250 см³) — Жданов, **24—26 сентября;** II этап (классы 125, 250 и 500 см³) — Кировоград, **1—3 октября.** Чемпионат СССР (мотоциклы с коляской): I этап — Луцк, **20—22 августа;** II этап — Луцк, **27—29 августа.**

Кольцевые гонки. Чемпионат СССР: I этап — Тбилиси, **14—16 мая;** II этап — Рига, **23—25 июля;** III этап — Таллин, **30 июля — 1 августа.**

Многодневные соревнования. Чемпионат СССР (классы: 125 см³ — юноши; 125, 250, 350 см³ — мужчины) — Коломыя (Украинская ССР), **2—5 сентября.** Чемпионат СССР по комплексному военизированному многоборью на личных мотоциклах (классы 175 и 350 см³) — Крымск (Краснодарский край), **6—8 августа.** III Всесоюзные спортивные игры молодежи по многоборью (класс 125 см³) — Киев, **16—18 июля.**

Гонки на ипподроме. Чемпионат СССР (класс 500 см³) — Таллин, **1—4 июля.** Чемпионат СССР (классы 125 см³ — женщины, юноши; 125, 175, 250 см³ — мужчины) — Фрунзе, **9—12 сентября.** Всесоюзные соревнования на Кубок СССР (класс 500 см³) — Баку, **30 сентября — 3 октября.**

Гонки по ледяной дорожке. Личный чемпионат СССР (финалы): 125 см³ — Ленинск-Кузнецкий, **13 — 14 февраля;** 175 см³ — Канск (Красноярский край), **20—21 февраля;** 350 см³ — Ижевск, **20—21 февраля;** 500 см³ — Куйбышев, **6 — 7 февраля.** Командный чемпионат СССР в классе 500 см³ (финал) — Инта (Коми АССР), **20—21 марта.**

Гонки по гаревой дорожке. Личный чемпионат СССР среди юниоров (финал) — Даугавпилс, **10—11 июля.** Личный чемпионат СССР (финал) — Уфа, **31 июля — 1 августа.** Чемпионат СССР среди клубных команд высшей лиги — **апрель—октябрь.** Чемпионат СССР среди клубных команд первой лиги (финал) — **октябрь—ноябрь.** Всесоюзные соревнования на Кубок СССР (финал) — **октябрь—ноябрь,** Шахты (Ростовская область).

Мотобол. Чемпионат СССР среди клубных команд высшей лиги — **апрель—октябрь;** среди клубных команд первой лиги (финал) — **август—сентябрь,** Скуодас (Литовская ССР). Всесоюзные соревнования на Кубок СССР (журнала «За рулем) — Ковров, **сентябрь—октябрь.**

Гонки на снегоходах «Буран». Всесоюзные соревнования на приз журнала «За рулем» — Москва, **март.**

СПОРТИВНЫЙ КАЛЕНДАРЬ-1982

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ с участием советских спортсменов

Автомобильный спорт

Ралли. Кубок дружбы социалистических стран: I этап — СССР (Москва), **13—14 февраля;** II этап — НРБ, **1 — 3 мая;** III этап — ВНР, **21—23 мая;** IV этап — СРР, **18—20 июня;** V этап — ПНР, **3—5 июля;** VI этап — ЧССР, **10—11 сентября;** VII этап — ГДР, **21—23 октября.** Чемпионаты мира и Европы: «Швеция-82» — Швеция, **февраль;** «Испания-82» — Испания, **март;** «Акрополис» — Греция, **июнь;** «Хессен» — ФРГ,

июнь—июль; «Ювяскюля» — Финляндия, август; РАК — Англия, ноябрь.

Кольцевые гонки. Кубок дружбы социалистических стран: I этап — **29 — 30 мая**, ПНР; II этап — **5—6 июня**, СССР (Киев); III этап — **7—8 августа**, ГДР; IV этап — **14—15 августа**, ЧССР; V этап — **18—19 сентября**, НРБ.

Картинг. Кубок дружбы социалистических стран: I этап — ПНР, **22—23 мая**; II этап — ЧССР, **29—30 июня**; III этап — СССР (Бричаны, Молдавская ССР), **10 — 11 июля**; IV этап—НРБ, **21—22 августа**.

Автомодельный спорт

Международные соревнования по автомоделизму (радиоуправляемые модели) — ЧССР, **11—17 апреля**. Международные соревнования (модели автомобилей) — СССР (Баку), **май—июнь**. Международные соревнования (радиоуправляемые и кордовые скоростные модели) — НРБ, **июнь**. Чемпионат Европы (гоночные и кордовые модели) — ВНР, **31 июля — 2 августа**.

Мотоциклетный спорт

Кросс. Личный чемпионат мира в классе 125 см³ (12 этапов): Голландия, **28 марта**; Бельгия, **4 апреля**; Австрия, **25 апреля**; Италия, **2 мая**; СФРЮ, **9 мая**; Швейцария, **6 июня**; ЧССР, **20 июня**; Франция, **4 июля**; ФРГ, **11 июля**; Финляндия, **25 июля**; Швеция, **1 августа**; Испания, **15 августа**. Личный чемпионат мира в классе 250 см³ (11 этапов): Швейцария, **18 апреля**; Испания, **25 апреля**; Бельгия, **9 мая**; ЧССР, **16 мая**; ПНР, **23 мая**; Франция, **6 июня**; Англия, **13 июня**; Голландия, **4 июля**; СССР (Кишинев), **18 июля**; Финляндия, **22 августа**; Швеция, **29 августа**. Командный чемпионат мира «Трофей наций» (класс 250 см³) — ФРГ, **5 сентября**. Командный чемпионат мира «Кросс наций» (класс 500 см³) — Швейцария, **12 сентября**. Кубок дружбы социалистических стран: I этап — ПНР, **1 мая**; II этап — ГДР, **30 мая**; III этап — ВНР, **13 июня**; IV этап — СРР, **25 июня**; V этап — НРБ, **30—31 июля**; VI этап — ЧССР, **8 августа**; VII этап — СССР (Харьков), **14 августа**. Традиционные международные соревнования: ЧССР, **март**; СФРЮ, **апрель—май**; ГДР, **июль**; Куба, **ноябрь**. Международные соревнования на дорожных мотоциклах — СССР, **май**.

Кольцевые гонки. Кубок дружбы социалистических стран: I этап — ПНР, **29—30 мая**; II этап — СССР (Таллин), **26—27 июня**; III этап— ЧССР, **14—15 августа**; IV этап — ГДР, **18—19 сентября**.

Многоборье. Международные соревнования команд социалистических стран «Дружба и братство» — ГДР, **7—13 сентября**.

Гонки по ледяной дорожке. Личный чемпионат мира (класс 500 см³): четвертьфиналы — Италия, Западный Берлин; полуфиналы — Швеция, **20—21 февраля**; Голландия — **6—7 марта**; финал — ФРГ, **13—14 марта**. Командный чемпионат мира (класс 500 см³) — СССР (Калинин), **27—28 февраля**. Международные соревнования — Ленинград, Москва, Уфа, **17—24 февраля**.

Гонки по гаревой дорожке. Личный чемпионат мира: 1/8 финала — ЧССР, СФРЮ, НРБ, **25 апреля**; четвертьфиналы— ФРГ, ПНР, Австрия, ВНР, **9 мая**; полуфиналы — ФРГ, Италия, **13 июня**; финал континента — ПНР, **25 июля**; финал мира — США, **28 августа**. Командный чемпионат мира: финал континента — ФРГ, **11 июля**; финал мира — Англия, **15 августа**. Личный чемпионат Европы: четвертьфиналы — НРБ, **30 мая**; полуфиналы — ВНР, **4 июля**; финал — ФРГ, **18 июля**. Кубок дружбы социалистических стран: I этап — СССР (Рига), **15—16 мая**; II этап — ВНР, **5—6 июня**; III этап — ГДР, **26—27 июня**; IV этап — ЧССР, **24—25 июля**; V этап — НРБ, **31 июля — 2 августа**; VI этап — СРР, **7—8 августа**; VII этап — ПНР, **14—15 августа**. Международные соревнования: НРБ, **апрель**; Италия, **июль**; ЧССР, **сентябрь**.

Мотобол. Кубок Европы — СССР (Киев), **3—12 июня**. Международные соревнования — СССР, НРБ, **июль**.

«ХОЧУ ПОСТРОИТЬ БАГГИ»



Беседа с читателем

Понятие «автомобиль» объединило машины самого разного вида и назначения: от многоместного автобуса до гоночной «формулы». Одни из них несут службу в народном хозяйстве, другие удовлетворяют личные потребности граждан, третьи предназначены для спорта. В числе последних появились недавно специальные спортивно-кроссовые автомобили, называемые также багги.

Наш журнал активно поддерживает развитие кросса на таких машинах. По многим причинам, в частности, из-за возможности их самостоятельной постройки, что открывает широкое поле для технического творчества. А автомобилисты-спортсмены — в подавляющем большинстве люди, влюбленные в технику, инициативные, изобретательные. Мы знаем, что из серийных узлов и агрегатов ими создано немало оригинальных, совершенных конструкций. Однако сегодня нам приходится говорить о «творчестве» иного рода. Оказывается, после многочисленных публикаций, радио- и телепередач о багги, как автомобиле простом по конструкции и доступном для постройки своими силами, у некоторых наших читателей возникло превратное представление о назначении этих машин, их изготовлении и использовании.

Об этом говорит и редакционная почта. То и дело попадаются в ней письма примерно такого содержания: «Хочу построить багги на базе списанных агрегатов ГАЗ—69. Напишите, что нужно, чтобы зарегистрировать его в ГАИ?» Чаще всего авторы подобных писем преследуют далекие от спорта цели. Подхватив слова «техническое творчество», «самодельная машина», они хотят просто-напросто соорудить собственный автомобиль. Пускай не такой элегантный, как те, что сходят с конвейеров автозаводов, зато почти даром.

На других, видимо, повлияли сообщения об успехах конструкторов-спортсменов, и они буквально сгорают от желания самим построить автомобиль, чтобы ринуться «в погоню за медалями». Само по себе желание похвально, но часто при этом в руках у них нет ничего, кроме разве видавшего виды мотоциклетного двигателя. Таких мы также вынуждены разочаровать. Простота багги чисто внешняя, а оттого обманчива. Ведь это автомобиль, специально предназначенный для скоростных соревнований по пересеченной местности (и только для них!), с мощным двигателем и весом примерно вдвое меньшим, чем у легкового автомобиля. Представляете, каковы приемистость и скорость такой машины, какую прочность должны иметь все ее детали, чтобы выдержать нагрузки на кроссовой трассе! Так что спортивно-кроссовый автомобиль, вроде бы такой примитивный по внешнему виду, по сложности сродни, пожалуй, гоночной «формуле». Об этом не мешает помнить всем, кто обращается в редакцию за чертежами багги, намереваясь их строить, но не имея при этом ни надежных агрегатов, ни солидной технической базы, ни достаточного знания конструкции автомобиля.

Немало путаницы и в письмах начинающих поклонников картинга. И здесь просьбы опубликовать чертежи карта заканчиваются нередко неожиданным вопросом: как оборудовать его для езды по улицам? Отвечаем: никак. Эта машина тоже имеет чисто спортивное назначение. Карт — не мопед, не самокат, а автомобиль для соревнований на закрытых трассах. Иногда, правда, он применяется в учебных целях, но опять-таки на специально оборудованных площадках, а не на обычных дорогах.

Пока мы говорили главным образом о назначении багги и картов, их, так сказать, «зоне действия». Теперь хотим коснуться другой стороны дела: все конструкции спортивных автомобилей — заводских или самодельных — должны отвечать требованиям специального документа. Он называется «Классификация и технические требования к автомобилям, участвующим в спортивных соревнованиях». Этот документ, утвержденный Федерацией автомобильного спорта СССР, есть в местных организациях ДОСААФ и служит основным руководством при самостоятельной постройке спортивных машин.

В свое время журнал поместил довольно подробный обзор конструкций спортивно-кроссовых автомобилей («Облик багги», 1979, № 1, 2). Публикуя его, мы хотели показать разнообразие, непохожесть (а порой и необычность) найденных решений. Каждый спортсмен при постройке машины учитывает не только специфику кросса, но и свои собственные возможности, техническую базу, на которую он опирается. Один ограничивается усилением серийной детали, другой предпочитает изготовить оригинальную. Опыт соревнований, пока еще очень небольшой, не позволяет рекомендовать какую-либо одну конструкцию с тем, чтобы опубликовать ее чертежи. Но для тех, кто всерьез намерен заняться постройкой спортивно-кроссового автомобиля (или карта), мы приводим ниже список книг и статей, содержащих более подробную информацию.

А как же с самодельной машиной для повседневной езды, можно ли ее построить самому? Разумеется, можно. Однако она тоже должна отвечать не только техническим, но и, что немаловажно, эстетическим нормам. Они сформулированы в «Технических требованиях к легковым автомобилям, изготовляемым в индивидуальном порядке». Вместе с комментарием специалиста этот документ был опубликован в нашем журнале (1981, № 4). Самодельные автомобили по основным показателям (надежности и безопасности) не должны уступать заводским конструкциям. Следовательно, для их постройки должны быть использованы абсолютно доброкачественные детали, узлы и агрегаты, приобретенные, подчеркиваем, в установленном порядке, и двигатель с рабочим объемом не выше 1200 см³. Это означает, что ориентироваться на списанные или неизвестно как добытые детали и узлы ни в коем случае нельзя (равно как и при постройке спортивной машины).

Подытожим сказанное: редакция отнюдь не против самоделок, в том числе и со спортивными кузовами. Мы поддерживаем тех, кто отдает свое свободное время постройке багги, соревнованиям на этих машинах, картингу. Но вначале надо четко определить свои цели и возможности.

В. АРКУША,
инженер

ЛИТЕРАТУРА

М. М. Назаров. **Автомобильный кросс.** М., ДОСААФ, 1979. **Специальные кроссовые автомобили багги.** М., ДОСААФ, 1980. М. Р. Тодоров. **Картинг.** М., ДОСААФ, 1979. **Конструкции картов:** «За рулем», 1975, № 7 (125 см³); 1975, № 10 (50 см³); «Моделист-конструктор», 1974, № 9, 10, 11; 1978, № 9. **Конструкции багги:** «Моделист-конструктор», 1979, № 7; 1980, № 3.

ПЕРЕДНЕПРИВОДНЫЕ

СОВРЕМЕННАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ТЕХНИКА

Привод на передние колеса в автомобильной технике, как это ни странно звучит, далеко не нов. Трехколесная паровая телега, которую француз Н. Кюньо испытывал в июле 1770 года, имела переднее ведущее колесо! Патент, выданный в 1879 году американцу Д. Селдену на компоновку самодвижущегося экипажа, опять же предусматривал привод на передние колеса.

Сегодня переднеприводные (как их для краткости стали называть) автомобили получили широкое признание. Достаточно сказать, что на их долю приходится почти четверть годового производства легковых машин в мире. В чем заключаются достоинства такой компоновочной схемы и почему именно она за последние годы вызвала обостренный интерес у конструкторов?

Сравним два современных легковых автомобиля с одинаковыми размерами пассажирского помещения и багажника, равными рабочим объемом и мощностью двигателя, а также одинаковыми показателями прочности и долговечности кузова. Переднеприводная модель на 8—10% легче выполненной по классической компоновочной схеме (двигатель — впереди, ведущие колеса — задние). Она имеет меньшие габариты (в частности, длину) и меньшую на 80—90 кг металлоемкость, что при массовом производстве дает весьма ощутимую экономию металла.

Конструкция переднеприводного автомобиля кажется несколько сложнее, чем машины классической компоновки, и может иметь несколько более высокие трудоемкость и себестоимость. Однако это окупается рядом таких преимуществ, которые на данном этапе развития автомобильной техники имеют первостепенное значение. Среди них — отсутствие тоннеля для карданного вала и возможность сделать пассажирский салон более удобным, с ровным полом. При передних ведущих колесах несложно понизить подушку заднего сиденья (на днище кузова нет выступа над картером главной передачи) и опустить крышу. Наконец, на переднеприводном автомобиле можно получить наивыгоднейшие характеристики управляемости, обеспечить более высокую безопасность при движении с высокой скоростью на поворотах и скользкой дороге, а также — при определенном сочетании параметров — добиться более высокой, чем у моделей других компоновочных схем, проходимости. Все названные особенности в комплексе и предопределили поворот многих автомобильных заводов, выпускающих легковые модели особо малого, малого, а теперь и среднего классов, к этой концепции.

Заметная перемена ориентации на прогрессивную компоновочную схему началась лет двадцать назад. Одна за другой ей отдавали предпочтение многие известные фирмы: «Пежо» и «Рено» (Франция), «Бритиш Лейланд» (Англия), ФИАТ (Италия), «Фольксваген», «Ауди», «Опель» (ФРГ), «Тойота», «Ниссан» и «Хонда» (Япония) и другие.

Но почему этот поворот не произошел раньше? Ведь еще в тридцатые годы выпускались переднеприводные «Ситроен» (Франция), «Адлер» и ДКВ (Германия), «Корд» (США), «Аэро» (Чехословакия). Потому что тогда не было компактных и, главное, надежных и долговечных карданных шарниров равных угловых скоростей. Без таких шарниров трудно создать совершенный легковой автомобиль с передними ведущими и управляемыми колесами.

Обычный карданный шарнир при отклонениях его ведущего и ведомого звеньев создает неравномерную по угловой скорости передачу вращения на ведомое звено. В результате — перегрузка передачи, быстрый износ и даже разрушение ее деталей. Избавиться от такого явления можно, установив у ведущего колеса либо сдвоенный карданный, либо шарнир равных угловых скоростей. Ранние их конструкции имели недостаточно надежную защиту от грязи и влаги, были громоздки, недолговечны (срок службы редко превышал 20 тысяч километров) и дороги в производстве.

Перед второй мировой войной возрос интерес к автомобилям повышенной проходимости со всеми ведущими колесами. Интенсивная работа ряда фирм в этом направлении привела к созданию достаточно совершенных шарниров равных угловых скоростей (см. вкладку) — шарикового («Бендикс-вейсс», «Рцеппа», «Бирфильд», «Трипод») и кулачкового («Тракта») типа. Лучшие из этих конструкций, с годами усовершенствованные и упрощенные, применяются и поныне. Они компактны, прочны, надежны, а их срок службы превышает 100 тысяч километров.

Когда одна из главных проблем переднеприводного автомобиля была решена, встала задача найти такую конструкцию машины в целом, при которой преимущества этой компоновки дали бы ей перевес над классической.

Предвоенные модели с передними ведущими колесами обладали серьезным недостатком — из-за малой массы, приходившейся на передние ведущие колеса (около 40%), они часто буксовали на подъемах и скользкой дороге. Принятая тогда схема компоновки силового агрегата — двигатель установлен внутри базы вдоль машины, позади трансмиссии (коробки передач с главной передачей) и передних ведущих колес — не позволяла распределить массу автомобиля более равномерно.

Вынос двигателя вперед, за пределы базы, обеспечил достаточную загрузку ведущих колес и, как следствие, хорошую проходимость. Исследования показали: если на ведущие колеса приходится 53—57% полной массы, переднеприводная машина преодолевает подъемы, снежную целину, песок и грязь лучше, чем автомобили с классической компоновкой, а порой даже лучше, чем заднемоторные модели.

Другим важным направлением, по которому шло совершенствование автомобилей с передними ведущими колесами, стало улучшение их управляемости. Комбинируя различные конструкции подвески колес, рулевого управления, их геометрические параметры, сочетания этих параметров с нагрузкой на колеса, удалось найти наивыгоднейшие (оптимальные) решения. В частности, избавиться от «врожденной» недостаточной поворачиваемости или значительно уменьшить ее. Сегодня переднеприводные автомобили наиболее безопасны при движении с высокими скоростями и по скользким дорогам.

В конце пятидесятых и начале шестидесятых годов сложились такие технико-экономические и социальные требования к массовой легковой модели, что классическая и заднемоторная компоновки стали отходить на второй план и в центре внимания оказались схемы с передними ведущими колесами.

Первоначально переднеприводная схема завоевала особо малый класс (о классификации легковых машин см. «За рулем», 1974, № 11), затем малый (80% моделей), а теперь уже получает признание на автомобилях среднего и большого классов. Дольше всех сопротивлялись фирмы США. Они стремились как можно дальше отодвинуть сроки перевооружения своих предприятий массового производства на принципиально новые модели, требующие больших капиталовложений. Но успех на американском рынке европейских и японских машин с передними ведущими колесами вынудил «Дженерал Моторс», «Форд» и «Крайслер» с 1980 года изменить свою позицию.

Читатель вправе задать вопрос: вытеснит ли переднеприводная компоновка классическую? Нет, для последней останется ряд областей применения. В первую очередь, модели высшего класса, где вопросы снижения массы и габарита не имеют первостепенной важности, джипы и легковые автомобили для тяжелых дорожных условий.

Каковы современные направления развития переднеприводных автомобилей? Прежде всего, по компоновочным особенностям в них выделились две группы, обладающие своими достоинствами и недостатками.

Расположение силового агрегата поперек машины (см. вкладку), как сделано на «Остин-мини», «Мини-метро», «Форд-фиеста», «Ситроен-ЦИкс» и перспективных моделях ВАЗ и ЗАЗ (о подготовке к их производству уже сообщалось в прессе), позволяет максимально использовать возможности схемы с передними ведущими колесами. В результате удается, по сравнению с моделями классической компоновки, сократить на 10—12% массу и на 8—10% габаритную длину. Однако поперек моторного отсека трудно разместить двигатели большого рабочего объема и значительной длины.

При двигателе, установленном попе-

рек машины, коробку передач можно поместить под ним, соединив набором цилиндрических шестерен (серийные «Мини-метро», «Рено-14», «Пежо-304», опытный НАМИ—1101). Силовой агрегат становится короче, а увеличение его высоты компенсируется наклоном двигателя. Еще одно преимущество — возможность применения полуосей одинаковой длины, что не только упрощает снабжение запасными частями, но и позволяет увеличить вертикальный ход колес благодаря равенству длин и углов обеих полуосей. Немаловажное достоинство такого варианта — отсутствие в главной передаче конических шестерен, поэтому проще и дешевле изготовление, не нужны сложные зуборезные станки и трудоемкие регулировки контакта зацепления. Цилиндрические шестерни не требуют специальной (гипоидной) смазки, а значит, в двигателе и трансмиссии может применяться одна и та же марка масла, что позволяет иметь для них общий (без разделительных сальников и уплотнений) масляный картер. Однако существенный недостаток данной конструкции — неудобный доступ к элементам трансмиссии при их обслуживании и ремонте, а также необходимость иметь дополнительный набор шестерен.

Поэтому большинство фирм применяют двигатель и коробку передач, расположенные в линию: «Ситроен-ЦИкс», «Фольксваген-гольф», «Форд-фиеста», «Опель-кадет». Этим облегчается обслуживание машины, но полуоси в таком варианте получаются разной длины, и ход колес определяется предельным углом шарнира равных угловых скоростей на короткой полуоси, из-за чего не всегда удается обеспечить нужную величину хода и подвеска получается менее комфортабельной.

При продольном расположении силового агрегата (серийные — «Ауди-100», «Ситроен-ЖС», «Рено-12») преимущества от переднеприводной компоновки не так велики: масса и габаритная длина машины на 2—3% больше, чем при поперечном. Но в этом случае двигатель может сохранить классическую конструкцию, быть пригодным для различных модификаций, в том числе грузопассажирских и джипов.

Изменение компоновки всей передней части автомобиля потребовало, естественно, специфической подвески передних колес. После обширных исследований и поисков остановились на подвеске типа «качающаяся свеча», называемой также (по имени изобретателя) подвеской «Мак-Ферсон» («За рулем», 1977, № 6). Ее главные особенности таковы: пружина расположена фактически над осью поворотного устройства и нагружена меньше, чем в подвесках двухрычажного типа, а направляющий аппарат состоит только из одного нижнего рычага (верхний рычаг конструктивно превратился в опорную точку), поэтому такая подвеска легче двухрычажной примерно на 20%. Она не требует в эксплуатации регулировки углов развала колес и наклона геометрической оси назад, что чрезвычайно важно в уходе за автомобилем. К тому же ход колес при такой подвеске больше, и она комфортабельней. Подвеска «Мак-Ферсон» получила широкое распространение на переднеприводных автомобилях («Форд-фиеста», «Фольксваген-гольф», «Опель-кадет», «Дайхатсу-шарада»).

Специфика конструкции узла, объединяющего ступицу переднего колеса, шарнир равных угловых скоростей и нижнюю часть стойки подвески «Мак-Ферсон», позволяет создать отрицательное плечо обкатки передних колес («За рулем», 1979, № 11). Это не только повышает безопасность, но и создает благоприятные условия для устройства диагонального привода тормозов.

С поперечным расположением двигателя и подвеской «Мак-Ферсон» хорошо компонуется рулевое управление типа «шестерня—рейка» (подобное применяемому на мотоколяске СЗД). Оно просто, легко и дешево, а главное, очень компактно и позволяет рационально использовать пространство внутри кузова. Реечное рулевое управление не требует промежуточных рычагов и имеет только четыре рулевых шарнира (вместо шести) в поперечных рулевых тягах. Пример удачного сочетания поперечного расположения силового агрегата, подвески «Мак-Ферсон» и реечного рулевого управления — модель «Дайхатсу-шарада» (см. вкладку).

Для переднеприводных автомобилей характерны стремление сохранять точно заданную кинематикой рулевого управления траекторию движения и свойство очень «неохотно» изменять ее. Они, с одной стороны, обеспечивают бóльшую безопасность движения, но, с другой, требуют и повышенных физических усилий со стороны водителя и увеличения поворота руля. Эти, не особенно приятные для эксплуатации свойства можно свести на нет, сочетая конструкцию «Мак-Ферсон» и различного типа задние подвески для получения нужных характеристик управляемости. На современных переднеприводных моделях названные недостатки изжиты и обеспечено необходимое поведение автомобиля на поворотах. Наилучшей с этих позиций оказалась конструкция задней подвески с двумя качающимися в продольной плоскости рычагами, которые соединены между собой поперечиной, играющей роль стабилизатора. Упругим элементом, как и в передней подвеске, служит винтовая пружина.

Итак, широкое распространение переднеприводных автомобилей за последние годы не случайно. Сами же они, чтобы наилучшим образом отвечать этим условиям, представляют собой сложную цепь взаимосвязанных конструкторских решений, которые только в определенном сочетании дают желаемый результат.

Легковые автомобили с приводом на передние колеса наиболее полно отвечают современным запросам и начинают занимать свое место в производственной программе почти всех ведущих автомобильных заводов. В ближайшие годы выпуск новых переднеприводных моделей начнут предприятия нашей автомобильной промышленности: АЗЛК, ВАЗ, ЗАЗ.

Б. ФИТТЕРМАН,
доктор технических наук

ЛИТЕРАТУРА

А. М. Голомидов. **Автомобили с приводом на передние колеса.** М., Машиностроение, 1972. Ю. Мацкерле. **Автомобиль сегодня и завтра** (пер. с чешск.). М., Машиностроение, 1980. В. Ф. Родионов, Б. М. Фиттерман. **Проектирование легковых автомобилей** (2-е изд., перераб. и доп.). М., Машиностроение, 1980. Л. М. Шугуров. **Легковой автомобиль сегодня.** М., Знание, 1981.



ФОТОМАСТЕРА, НА СТАРТ!

Международный фотоконкурс

Международная мотоциклетная федерация (ФИМ) совместно с японской фотофирмой «Кэнон» ежегодно проводят фотоконкурс, участвовать в котором приглашаются как профессиональные фотожурналисты, так и фотолюбители. Тематика конкурса — мотоспорт (раздел А) и мототуризм (раздел Б), а воплощение ее и художественное решение — произвольные в зависимости от возможностей авторов.

На конкурс можно присылать черно-белые и цветные снимки (кроме слайдов) размером как минимум 18×24 см, но не более 30×40 см. Причем ни размер, ни цвет при оценке художественных достоинств снимка роли играть не будут. Каждый участник может представить не более двух работ по каждому разделу. На обороте фотографий нужно указать наряду с фамилией и адресом автора тематику раздела и название снимка.

В целях популяризации достижений советского мотоспорта в нашей стране и за рубежом Бюро президиума ЦК ДОСААФ СССР приняло решение об участии советских фотожурналистов и фотолюбителей в ежегодном конкурсе ФИМ и создало постоянную комиссию, которая будет отбирать лучшие работы для представления Международной мотоциклетной федерации.

В прошлые годы советские участники не раз занимали призовые места и получали награды ФИМ.

Для победителей конкурса его организаторы учредили шесть призов (первый, второй и третий по каждому разделу) — фотокамеры фирмы «Кэнон» и денежные премии. Все работы должны быть направлены не позднее 1 сентября 1982 года по адресу: 103092, Москва, К-92, ул. Сретенка, 26/1, редакция журнала «За рулем» (на конвертах просим указывать «На фотоконкурс ФИМ»).

НОВОСТИ, СОБЫТИЯ, ФАКТЫ

БЕЛОРУССКИЙ «АВТОЗАВОДЕЦ»

1947 год, первая послевоенная пятилетка. Минск еще не залечил глубокие раны войны. Но рядом с разрушенными врагом зданиями росли корпуса автозавода — первенца белорусской автомобильной промышленности. В апреле на стройплощадку принесли первый номер новой газеты — небольшой, двухполосной, и называлась она «Автозаводец»...

А в сентябре минувшего года из заводской типографии вышел 5000-й номер «Автозаводца», газеты Белорусского объединения по производству большегрузных автомобилей («БелавтоМАЗ») имени 60-летия Великого Октября. Этот номер, конечно, мало похож на тот, первый — он вдвое больше по объему, да и выходит теперь газета не два, а пять раз в неделю, а за год ее тираж составляет 5 миллионов экземпляров.

Сегодняшний «БелавтоМАЗ» — это и минские МАЗы, и жодинские БелАЗы, и могилевские МоАЗы, продукция барановичского, осиповичского агрегатных заводов. Росло объединение, а вместе с ним росла рабочая газета. Почетными грамотами Верховного Совета БССР, Министерства автомобильной промышленности и ЦК профсоюзов рабочих автомобильного, тракторного и сельскохозяйственного машиностроения, всесоюзной журналистской премией имени М. И. Ульяновой, дипломами ВДНХ СССР и другими наградами отмечен труд коллектива.

Почти 35 лет «Автозаводец» живет одной жизнью, одними интересами со своими читателями-автомобилестроителями, заботами объединения, разделяя его победы и трудности, рассказывая о лучшем, передовом, борясь с тем, что мешает. У газеты множество рабочих корреспондентов. Вместе с журналистами они делали и первый, и пятитысячный номера «Автозаводца». В этом, наверное, главный секрет популярности и авторитета газеты. Авторитета, который подтвердили пять тысяч встреч с читателями.

В. МАРКОВ

г. Минск

5 МИЛЛИОНОВ ЗА 25 ЛЕТ

Первая партия советских автомобилей появилась на внешнем рынке в 1934 году. С тех пор неизмеримо выросли возможности нашей индустрии, что позволило не только обеспечить потребности народного хозяйства, но и продавать в значительных количествах автомобили и мотоциклы за границу. В октябре 1956 года было создано Всесоюзное внешнеторговое объединение «Автоэкспорт» — ныне генеральный поставщик легковых и грузовых автомобилей, автобусов, прицепов, специализированных и специальных автомобилей, мотоциклов, велосипедов и гаражного оборудования. Сегодня объединение предлагает своим зарубежным партнерам 450 моделей и модификаций различных машин — продукцию более чем 150 советских предприятий.

Двадцать пять лет спустя после основания «Автоэкспорта» он поставляет технику в сто с лишним стран. За четверть века годовой товарооборот вырос до 3 миллиардов долларов, а общее количество советских автомобилей, реализованных на внешнем рынке, достигло 5 миллионов.

О масштабах экспорта автомобилей из СССР можно судить по таким данным: в 1980 году он составил 397 828 грузовых и легковых машин, автобусов, специализированных автомобилей, то есть 18,2% от общего их выпуска. Из общего количества поставленных зарубежным заказчикам автомобилей 71% приходится на страны социалистического содружества.

Эту информацию и другие данные сообщил генеральный директор «Автоэкспорта» Н. М. Дмитриев на пресс-конференции, посвященной 25-летию внешнеторгового объединения (в следующем номере журнала будет помещена статья о деятельности «Автоэкспорта» за четверть века). На пресс-конференции присутствовали заместитель министра внешней торговли СССР Н. Н. Смеляков, заместитель министра автомобильной промышленности СССР В. А. Гурушкин, торговые представители и торговые советники социалистических стран в СССР, руководители подразделений «Автоэкспорта» и сотрудничающих с ним зарубежных фирм и объединений, а также советские и иностранные журналисты.

К пресс-конференции была приурочена и экспозиция машин (часть ее вы видите на снимке), в которой были показаны ГАЗ—14, ГАЗ—3102, ВАЗ—2105, ВАЗ—2103, ВАЗ—2121, «Москвич—2140СЛ», ИЖ—27151, «Урал — 4320», КамАЗ—5320, «ИЖ-Планета-спорт», «ИЖ-Юпитер — 4К», ММВЗ—3.112, «Верховина—7» и другие машины.

«ДОРОЖНАЯ СКАЗКА»

«Союзмультфильм» не первый раз обращается к темам, которые волнуют автомобилистов. А жанр мультипликации, как известно, всеми любим — от детей до людей вполне солидного возраста. Новый небольшой мультфильм «Дорожная сказка» построен на материале для нас знакомом и очень близком. Действие происходит в самом обыкновенном городе — с улицами и домами, площадями, скверами. Но живут в этом городе только автомобили. Они спешат утром по своим делам, торопятся что-то успеть сделать, с кем-то встретиться, а вечером возвращаются в свои гаражи-квартиры, чтобы отдохнуть от дневных хлопот.

Короче, все как у людей. И ведут себя обитатели этого города тоже как люди. Кто-то ездит строго по Правилам, уважает старость, помогает слабым и оказавшимся в беде. Но встречаются и такие, для которых «закон не писан», у которых «сила» — единственный аргумент в споре, а грубость и хамство на каждом шагу.

Вот в таком городе и живут милые и обаятельные Синий Пикап и Лада. Здесь они знакомятся и проникаются симпатией друг к другу. Они ездят по всем принятым нами Правилам, а когда сталкиваются со злом, то Синий Пикап решительно и смело, как настоящий мужчина, встает на защиту добра. И, конечно же, к нашему удовольствию побеждает — какая же сказка без счастливого конца.

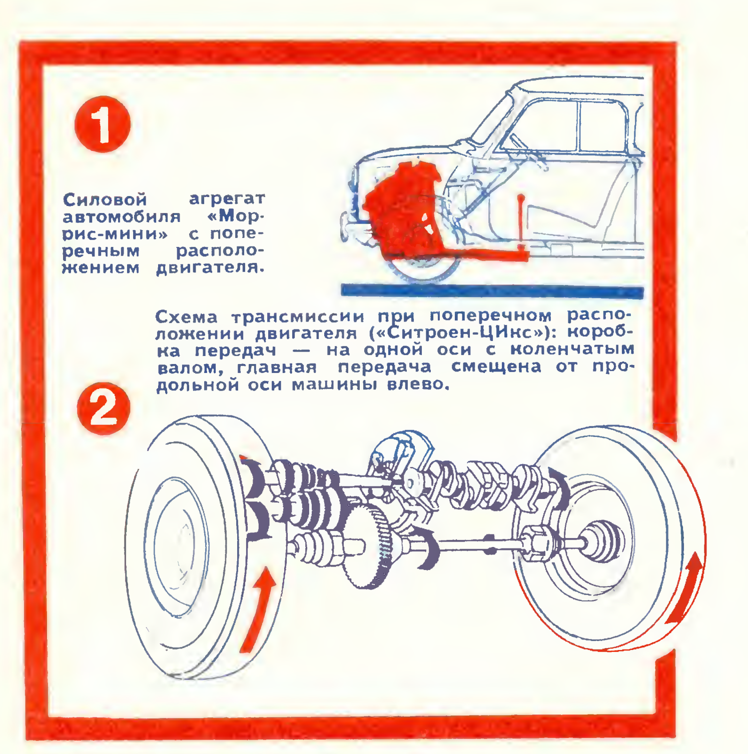
Все мы, кому приходится сидеть за рулем, прекрасно знаем, что в реальной жизни автомобили «ведут себя» на дороге в полном соответствии с характером своего водителя. Каков человек в жизни, таков он и за рулем автомобиля. Об этом и рассказали нам средствами своего прекрасного искусства авторы мультипликационного фильма «Дорожная сказка»: режиссер-постановщик и сценарист Гарри Бардин и, на наш взгляд, удачно дебютировавшие этим фильмом художник-постановщик Елена Федорова и композитор Сергей Анашкин. Мы уверены, что этот красивый, добрый и умный фильм, недавно вышедший на экраны, будет с интересом встречен не только детьми, но и взрослыми. Особенно водителями, которым наверняка окажется по душе «стиль езды» Синего Пикапа и Лады.

Кадр из нового мультипликационного фильма «Дорожная сказка».

НАШ ПАРТНЕР — «СИСУ»

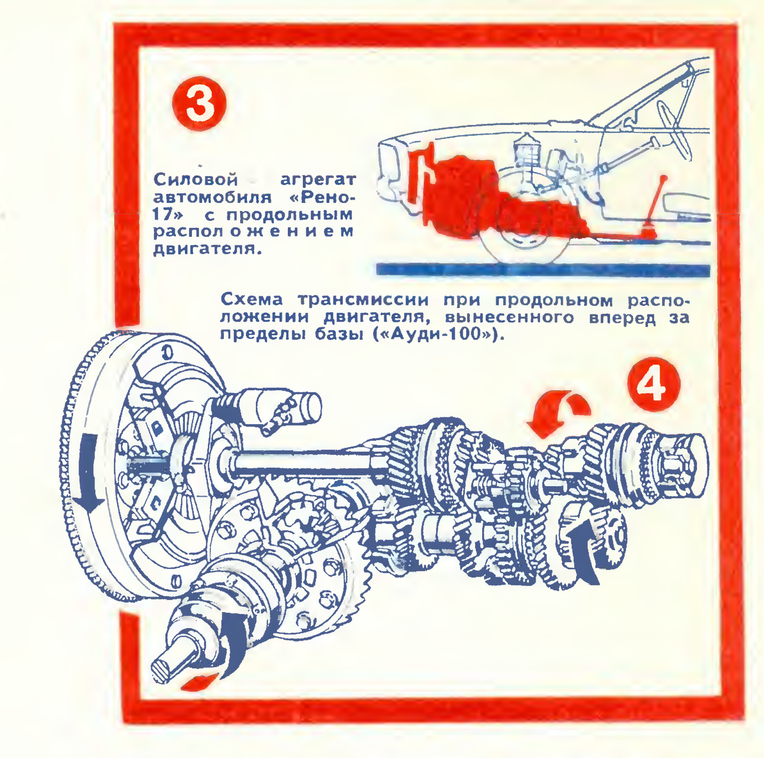
Финская государственная автомобилестроительная фирма «Сису» — небольшое предприятие, выпускающее около полутора тысяч машин в год. Поэтому заказ на 100 грузовиков-лесовозов, полученный от Советского Союза, для нее немалый. Прежде чем приступить к работе, «Сису» провела испытания своих машин в леспромхозах Карельской АССР, чтобы приспособить конструкцию лесовоза для условий эксплуатации в наших северных районах.

Кроме поставок техники фирма намерена углубить деловые связи с советскими внешнеторговыми организациями на основе кооперации в производстве автомобилей, а именно в использовании дизелей КамАЗ («Сису» не производит двигателей), и готовится начать их испытания.



Силовой агрегат автомобиля «Моррис-мини» с поперечным расположением двигателя.

Схема трансмиссии при поперечном расположении двигателя («Ситроен-ЦИкс»): коробка передач — на одной оси с коленчатым валом, главная передача смещена от продольной оси машины влево.



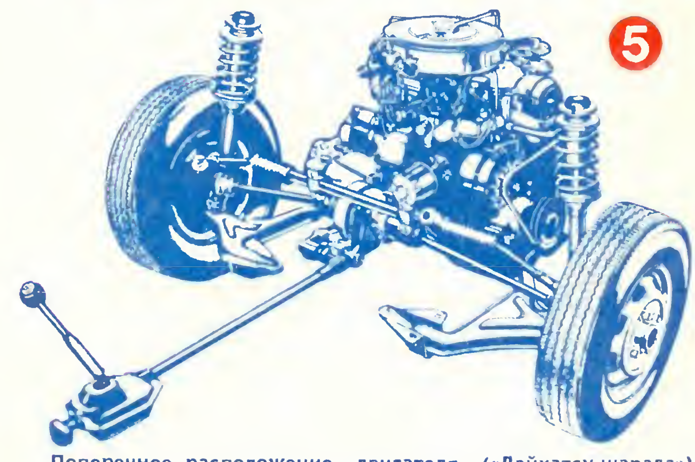
Силовой агрегат автомобиля «Рено-17» с продольным расположением двигателя.

Схема трансмиссии при продольном расположении двигателя, вынесенного вперед за пределы базы («Ауди-100»).

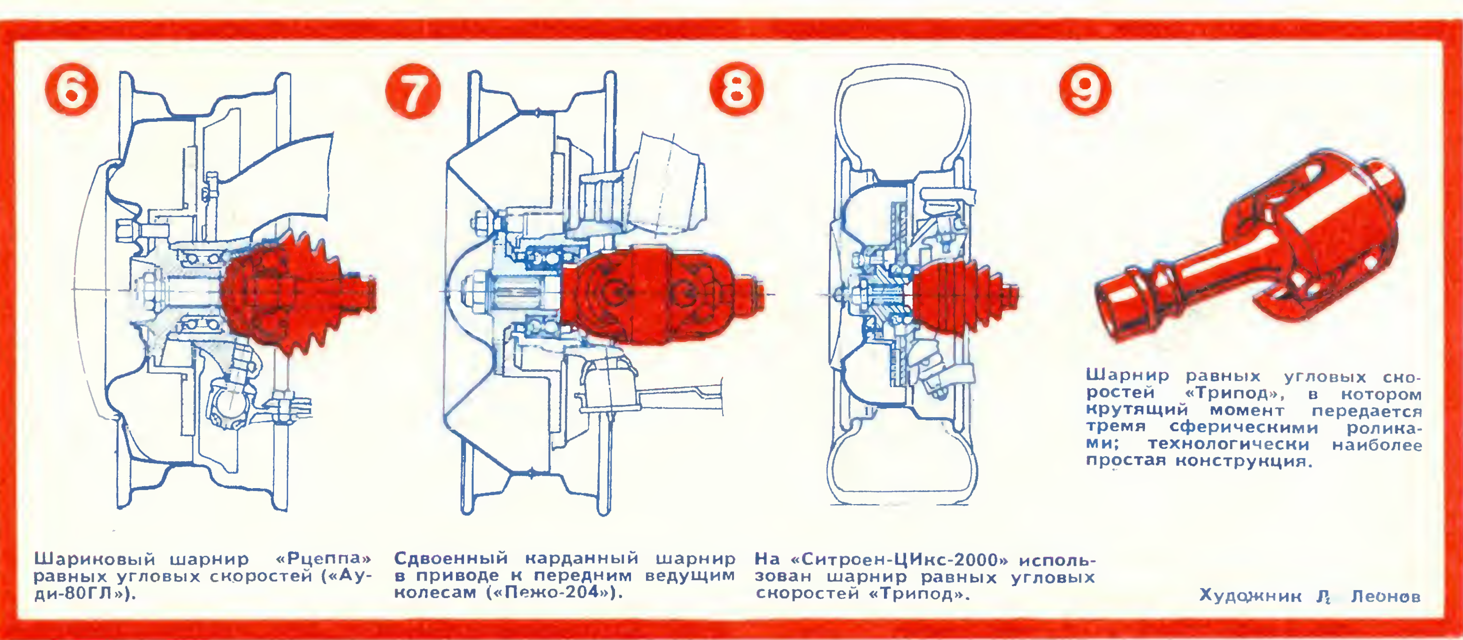


ПЕРЕДНЕ ПРИВОДНЫЕ

К статье о современных легковых автомобилях с передними ведущими колесами на стр. 14—15



Поперечное расположение двигателя («Дайхатсу-шарада») в сочетании с реечным рулевым механизмом и подвеской типа «Мак-Ферсон» позволяет оптимально использовать пространство передней части автомобиля.



Шариковый шарнир «Рцеппа» равных угловых скоростей («Ауди-80ГЛ»).

Сдвоенный карданный шарнир в приводе к передним ведущим колесам («Пежо-204»).

На «Ситроен-ЦИкс-2000» использован шарнир равных угловых скоростей «Трипод».

Шарнир равных угловых скоростей «Трипод», в котором крутящий момент передается тремя сферическими роликами; технологически наиболее простая конструкция.

Художник Л. Леонов

ВАЗ-2107-ВОСЬМ

С последней моделью Волжского автомобильного завода ВАЗ—2107 журнал познакомил своих читателей в прошлом году (№ 5—6). В этом номере мы помещаем «рентгеновский снимок» этой модели и повторяем ее краткую техническую характеристику.

Общие данные: число мест — 5; масса в снаряженном состоянии — 1030 кг; полная масса — 1430 кг; максимальная скорость — 150 км/ч с полной нагрузкой и 152 км/ч с водителем и пассажиром; время разгона с места до скорости 100 км/ч — 17 с с полной нагрузкой, 15 с с водителем и пассажиром; тормозной путь со скорости 80 км/ч — не более 38 м; расход топлива: при скорости 90 км/ч — 7,4 л/100 км, при скорости 120 км/ч — 10,5 л/100 км, при езде «по городскому циклу» — 10,6 л/100 км.

Размеры: длина — 4145 мм; ширина — 1680 мм; высота — 1435 мм без нагрузки и 1380 мм с полной нагрузкой; база — 2424 мм; колея — 1365 мм спереди и 1321 мм сзади; наименьший дорожный просвет (с полной нагрузкой) — 157 мм; наименьший радиус поворота по внешней точке перед... ра — 5,9 м.

Двигатель: число цилиндр... чий объем — 1,45 л; клап... низм — ОНС; степень с... карбюратор — эмульсион... двухкамерный, с падающ...

…АЯ МОДЕЛЬ ЗАВОДА



1 — фара, сблокированная с указателем поворота (угол наклона светового пучка фар регулируется водителем); 2 — радиатор системы охлаждения; 3 — аккумуляторная батарея; 4 — распределитель зажигания; 5 — воздушный фильтр; 6 — двигатель; 7 — вакуумный усилитель гидропривода тормозов с главным тормозным цилиндром; 8 — главный цилиндр гидропривода выключения сцепления; 9 — рулевое колесо с ободом из вспененного полиуретана на жестком каркасе; 10 — внутреннее зеркало заднего вида; 11 — заднее сиденье; 12 — запасное колесо; 13 — задний тормоз; 14 — пружина задней подвески; 15 — задний амортизатор; 16 — задний мост; 17 — карданный вал; 18 — переднее анатомическое сиденье (на части ВАЗ-2107 могут быть передние сиденья с регулируемыми подголовниками); 19 — наружное зеркало заднего вида; 20 — рычаг стояночного тормоза; 21 — рычаг переключения передач; 22 — коробка передач; 23 — педаль сцепления; 24 — педаль тормозов; 25 — педаль акселератора; 26 — рулевой механизм; 27 — передний тормоз; 28 — пружина передней подвески с амортизатором; 29 — топливный насос; 30 — масляный фильтр.

…него бампе-

…— 4; рабо-
…анный меха-
…катия — 8,5;
…нного типа,
…м потоком;

бензин — АИ-93; мощность — 77 л. с. (56,6 кВт) при 5600 об/мин; максимальный крутящий момент — 10,8 кгс·м (105,8 Н·м) при 3400 об/мин; система охлаждения — жидкостная, закрытого типа, с автоматически выключаемым электровентилятором; система зажигания — батарейная, 12 В.

Трансмиссия: сцепление — сухое, однодисковое с диафрагменной пружиной и гидроприводом выключения; КПП — четырехступенчатая с синхронизаторами на всех передачах переднего хода; передаточные числа: I — 3,67; II — 2,10; III — 1,36; IV — 1,00; задний ход — 3,63; главная передача — гипоидная с передаточным числом 4,1 или 3,9; колесная формула — 4×2.

Управление: рулевой механизм с глобоидальным червяком и роликом на шариковых подшипниках; передаточное число рулевого механизма — 16,4; тормозная система — гидравлическая, двухконтурная, с автоматическим регулированием зазора, вакуумным усилителем и регулятором давления в приводе задних тормозов; передние тормоза — дисковые, задние — барабанные; стояночный тормоз — механический, на задние колеса.

Подвеска: спереди — независимая, пружинная, на поперечных рычагах; сзади — зависимая, пружинная с пятью реактивными штангами; амортизаторы — гидравлические, телескопические; шины — размером 175/70SR13.

Кузов: несущий, закрытый, четырехдверный; тип — седан.

Под редакцией ВНИИБД

I. В какой последовательности должны проехать перекресток эти транспортные средства?

1 — трамвай; автомобиль; велосипед
2 — трамвай; велосипед; автомобиль
3 — автомобиль; трамвай; велосипед

II. Кто должен уступить дорогу?

4 — водитель легкового автомобиля
5 — водитель специализированного автомобиля

III. Можно ли водителю остановиться в этом месте?

6 — нельзя
7 — можно, если до линии разметки не меньше 3 метров

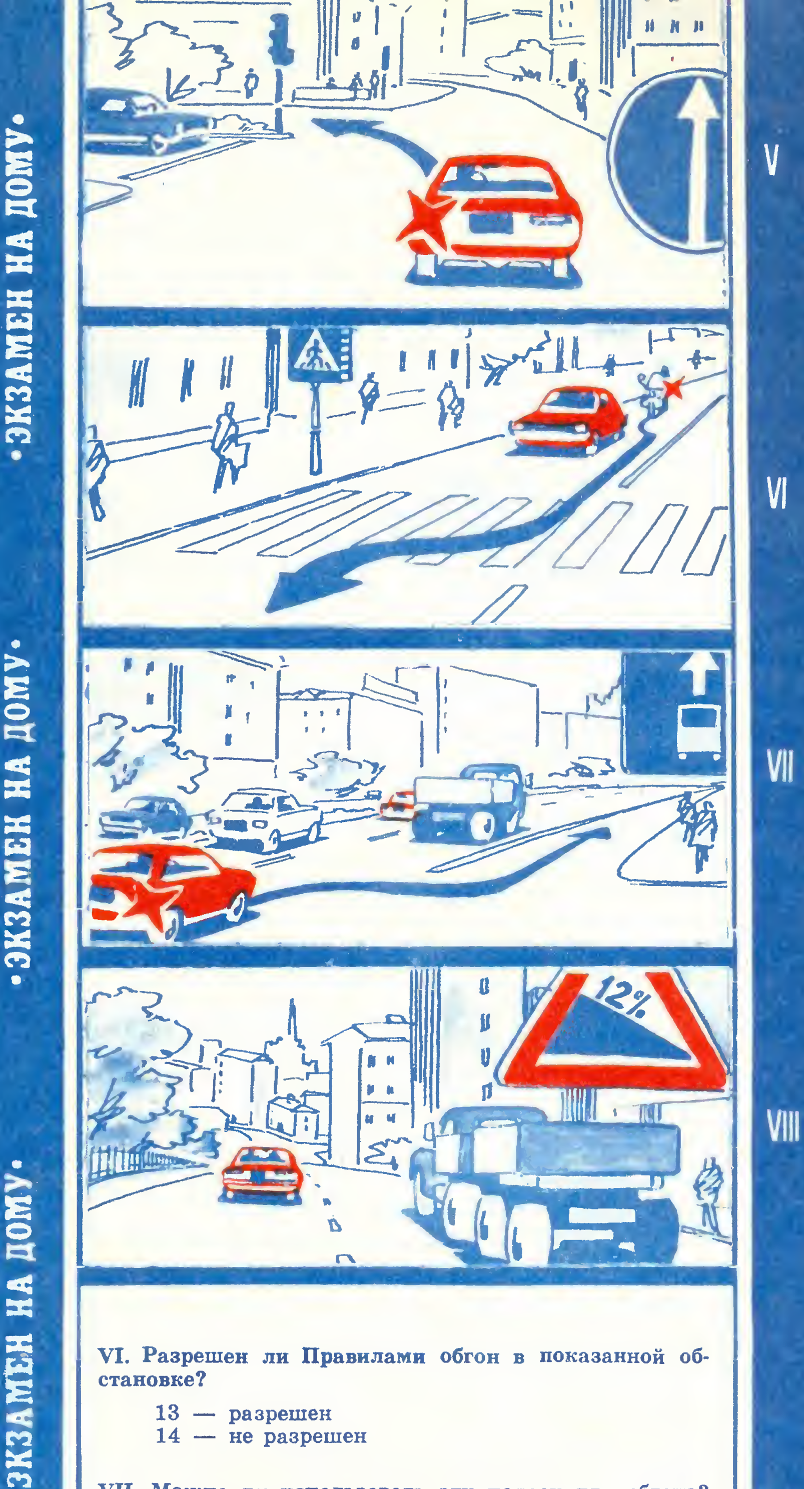
IV. В каких направлениях могут двигаться эти водители при таком положении регулировщика?

8 — грузовика — прямо и направо; «скорой» — прямо
9 — грузовика — прямо и направо; «скорой» — во всех направлениях
10 — оба водителя прямо и направо

V. Можно ли на этом перекрестке повернуть налево таким образом?

11 — можно
12 — нельзя





VI. Разрешен ли Правилами обгон в показанной обстановке?

13 — разрешен
14 — не разрешен

VII. Можно ли использовать эту полосу для обгона?

15 — можно
16 — нельзя

VIII. Оба водителя на этом участке дороги движутся накатом. Кто из них нарушает Правила?

17 — водитель автопоезда
18 — оба водителя

IX. С какой скоростью грузовым автомобилям типа УАЗ разрешено движение вне населенных пунктов?

19 — 60 км/ч
20 — 70 км/ч
21 — 90 км/ч

X. Надо ли для обучения в индивидуальном порядке оборудовать личный автомобиль дополнительными педалями сцепления и тормоза?

22 — надо
23 — не надо

Ответы — на стр. 32

Служба ГАИ потому и называется инспекцией, что призвана контролировать все связанное с автомобильным движением. И здесь между водителями и работниками ГАИ должны быть взаимопонимание, непредвзятость, благожелательное, уважительное отношение друг к другу. Кроме, конечно, случаев, когда за рулем пьяный, откровенный нарушитель, а то и преступник, искать общий язык с которым просто бессмысленно. Вот об этом на страницах журнала («За рулем», 1981, № 7) в статье «Водитель и автоинспектор» и вел разговор П. Сатлейкин — инспектор дорожно-патрульной службы ГАИ из Подмосковья. Сегодня, продолжая эту тему, слово просят наши читатели.



Фото читателя журнала А. Северина.

ВОДИТЕЛЬ И АВТОИНСПЕКТОР

«Все, о чем говорится в статье «Водитель и автоинспектор», совершенно правильно. Именно так надо относиться друг к другу, как об этом пишет П. Сатлейкин. Давайте понимать друг друга и будем пожинать плоды благополучия на дорогах. Уверен, что от такой перспективы никто не откажется: кто же сам себе враг?» — пишет **И. БЕЛОВ** из Горького.

Столь же заинтересованный подход к поднятой проблеме виден в письмах **М. Кислых** из Барнаула, **В. Завражного** из Львова, **А. Ефремова** из Целинограда, **Ю. Орлова** из латвийского города Добеле и многих других читателей. Каждый рассказывает о своих встречах с работниками ГАИ, о том, какой след у них эти встречи оставили. Вот, например, что пишет москвич **В. Стасюк.**

«Некоторое время назад пришлось мне ехать по Марьиной роще. Надо было повернуть налево, но у одного перекрестка висит запрещающий знак, у другого... У третьего решил я схитрить. Перестроился в правый ряд, остановился сразу за перекрестком и, дождавшись красного сигнала светофора, сдал назад в боковой проезд, чтобы затем пересечь перекресток в прямом направлении. Как оказалось, эти маневры наблюдал автоинспектор, который и направился в мою сторону. Я приготовился достать документы и получить заслуженное «вознаграждение» — штраф или просечку в талоне. Но, подойдя к машине, сержант просто предупредил, что из этого переулка все равно можно ехать только направо — знак 4.1.2 оказался сзади, и я просто не мог его видеть. «За мостом вы сможете развернуться и попасть на ту улицу, которая вам необходима», — закончил он, пожелал мне счастливого пути и отошел. Чувство благодарности к этому инспектору ГАИ не покидает меня и по сей день... Так что разные бывают водители и разные инспекторы. Если бы все поступали как положено, то и конфликты бы не возникали. Но хочется, конечно, чтобы побольше среди работников ГАИ было таких, как сержант, которого я встретил на одной из московских улиц».

В. Стасюк поделился с редакцией не только приятными впечатлениями. Да, есть в его письме и обратный пример. Так же, как, впрочем, и в ряде других писем. Отрицательные примеры некомпетентности, душевной черствости, а то и грубости, что греха таить, пока еще приходится иногда наблюдать в людях, которые носят ко многому обязывающую форму инспектора ГАИ.

Интересно все-таки поговорить о том, какого автоинспектора водители уважают и хотели бы видеть на дорогах. Для того, чтобы не создавалось впечатления, будто идеалом нашим читателям представляется этакий все и всегда прощающий добряк в милицейской форме, приведем еще несколько цитат, из которых ясно, что водители вполне реально смотрят на проблему.

Вот мысли уже упоминавшегося В. Стасюка:

«Я автолюбитель с 1959 года, но ежедневно езжу только последние шесть лет. За эти годы приходилось беседовать со многими инспекторами ГАИ. Были просечки в талоне, однажды пришлось и пересдавать Правила. Но несмотря на все это, положа руку на сердце, скажу, что без причины меня ни разу не останавливали, и я совершенно не согласен с бытующим мнением, что нам часто попадает «ни за что». Однако разговор нередко идет в неприятной, мягко говоря, форме и выводы делаются не всегда достаточно обоснованные и убедительные. Все это, действительно, бывает довольно обидно».

А. Козлов из Свердловска высказывается еще резче:

«Контроль за движением должен быть более серьезным, чем сейчас, и наказывать нарушителей надо строже, особенно тех, кто нарушает сознательно и постоянно. Как это сделать, надо думать. Возможно, стоит увеличить размеры штрафов или принимать какие-то другие меры. Главное, чтобы не было безнаказанности, так как она развращает. Но это одна сторона вопроса. В статье «Водитель и автоинспектор» очень хорошо говорится о том, что надо не только наказывать, но и предупреждать, перевоспитывать. Однако все ли работники ГАИ от души согласны с этим? Честно говоря, не очень верится. Приходится еще встречать инспекторов, которые то «дырки» всем подряд в талонах колют, то, опять же всем без разбора, квитанции выписывают на штраф или направления на лекции. При этом тебе даже в глаза не смотрят. Какой уж тут учет личности нарушителя, как об этом говорит П. Сатлейкин, или воспитание. Одно расстройство после таких встреч да озлобление».

ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

Увы, читатели, нередко пишут о том, что им приходилось сталкиваться с черствыми, равнодушными людьми среди работников ГАИ. И совершенно справедливо указывают, что такие качества особенно нетерпимы у людей, наделенных властью. У автоинспектора большие права, серьезные полномочия, и пользоваться ими он обязан очень точно и осторожно. Всегда помня, что его действия, а то и просто слова могут серьезно обидеть, ранить достоинство человека, как это случилось с одним из авторов письма в редакцию.

Александр Александрович Киреев — бывший водитель-профессионал с более чем тридцатилетним стажем работы за

рулем. В настоящее время инвалид труда второй группы, автолюбитель. Проезжая 25 сентября 1981 года на своем «Москвиче» через Новохоперск Воронежской области, на одной из улиц он был остановлен инспектором ГАИ Филипповым. Недолгий разговор закончился отметкой в талоне предупреждений. О том, было или нет со стороны Киреева в той ситуации нарушение, заслуживающее этого наказания, нам судить трудно, речь о другом. А. Киреев пишет:

«Я не совсем понял, за какое нарушение меня остановил инспектор, но согласился, что, вероятно, оно было, иначе меня не остановили бы. Я только пытался объяснить, что это не по умыслу, и просил не делать просечку. Чуть в ноги не падал. «Права» и талон новенькие — только в этом году заменил. С 1948 года ни одной просечки не было. Пусть я нарушил, но зачем же так жестоко поступать с ветераном транспорта. Я его очень просил...»

Но младший сержант Филиппов был неумолим, и Киреев, как он сам пишет, «поехал домой страшно огорченный и с огромной болью на сердце».

Трудно заочно судить о правомерности действий работника ГАИ из города Новохоперска, но, откровенно говоря, как-то душа не лежит и признать его принципиальность оправданной. Скорее приходится согласиться с Киреевым, который, приведя слова из статьи П. Сатлейкина о том, что при определении наказания необходимо учитывать отношение самого водителя к проступку, его искреннее раскаяние, заканчивает свое письмо словами:

«Умно сказано, но младший сержант Филиппов не стоит на этой позиции. Он работает ради «галочки», ради строчки в отчете. Много ли таких людей в рядах ГАИ? Нет, их единицы. В то же время не берусь утверждать, что тов. Филиппов плохой человек. Возможно, он еще просто не набрался опыта в своей работе. Хочется верить, что его вовремя поправят, объяснят, что он работает не для отчета, а для нас, водителей».

Во многих письмах проблема, поднятая в статье «Водитель и автоинспектор», открывается еще одной, и очень интересной стороной.

«Со всем, что говорит П. Сатлейкин, — пишет москвич **В. ЗАХАРОВ**, — согласен. Чувствуется, он человек думающий и ревностно относящийся к делу, которым занимается. Мне приходилось сталкиваться с такими инспекторами, и я, человек уже зрелых лет, не стесняюсь сознаться в воспитательном значении подобных встреч. Но я хочу поговорить о другом. Воспитательные функции Госавтоинспекции не могут ограничиваться беседами с нарушителями Правил. Работники ГАИ постоянно на виду, и все их действия должны нести воспитательный заряд, а значит, быть безупречными. К сожалению, это не всегда так.

Вот, например, на проезжей части улицы Гастелло в Москве на месте канализационных колодцев после ремонта покрытия несколько месяцев зияли провалы глубиной 20—30 сантиметров. Этого достаточно, чтобы попавший туда на скорости легковой автомобиль получил повреждения, а его пассажиры травмы. Я не знаю, сколько аварий произошло на этом участке из-за этих «волчьих ям», но точно знаю, что каждый день мимо них проезжали работники ГАИ, а на дороге даже не выставили предупреждающие ограждения. Разве это не их забота?»

Здесь необходимо пояснить, что ликвидация подобных «провалов» или их ограждение предупреждающими знаками — непосредственная обязанность коммунальных служб в городе и дорожников на трассах. Они же несут полную ответственность за состояние проезжей части улиц и дорог.

Однако, как сказано в Положении о ГАИ, на нее возложена задача «осуществлять контроль за содержанием автомобильных дорог, улиц, дорожных сооружений и железнодорожных переездов в безопасном для дорожного движения состоянии, за оборудованием улиц и дорог средствами регулирования дорожного движения (дорожными знаками, светофорной техникой и иными средствами регулирования), за выполнением требований по обеспечению безопасности дорожного движения при проведении ремонтно-строительных и других работ на улицах и дорогах, а также на железнодорожных переездах...»

И редакция, присоединяясь к мнению многих наших читателей, хотела бы пожелать, чтобы работники ГАИ более строго и ревностно осуществляли этот контроль. Именно об этом и говорит Захаров, продолжая свое письмо:

«Вот Сатлейкин пишет о водителе, который сообщил ему о валявшихся на дороге ящиках, но сам их убрать не удосужился. Этот водитель достоин осуждения. А что же тогда сказать об инспекторе ГАИ, который равнодушен к своим непосредственным служебным обязанностям?»

Мы так подробно остановились на этом письме потому, что оно отражает мнение целого ряда читателей. Примерно о том же пишут нам **М. Чаусовская** из Москвы, **А. Авсеенко** из Караганды, **Е. Ковалев** из Мурманска, **И. Есаков** из Ленинграда, **А. Хомзор** из Житомира и многие другие. Все они согласны с тем, что водитель должен быть заинтересованным хозяином на дороге, но госавтоинспектор должен быть таким вдвойне.

Некоторые совершенно справедливо замечают, что проблема «водитель и автоинспектор» не ограничивается контактами на трассах.

«Обращаюсь к вам не только от своего имени, а от коллектива автомотолюбителей, — пишет **В. ПРОКОФЬЕВ** из Свердловска. — Что нас беспокоит? Дело в том, что пришла пора технического осмотра, проведение которого доставляет нам массу неприятных впечатлений каждый год. Только не подумайте, что наша техника в плохом состоянии. Далеко не так. Просто едешь на техосмотр и не знаешь, какие требования к тебе предъявят. Один инспектор требует все четыре колеса «на юз», другой, наоборот, говорит, что это неисправность. Были такие, что и ручным тормозом пытались машину «на юз» испытать. Такая же неразбериха с люфтами в рулевой колонке, в колесах, с определением «значительных внешних повреждений деталей кузова»... Хотелось бы, чтобы здесь была полная определенность, а то когда тебя заставляют несколько раз приезжать на осмотр и при этом даже не могут вразумительно объяснить свои требования, какое уж тут взаимопонимание между работниками ГАИ и водителями».

На эту тему пришли письма из Петропавловска от **А. Филимонова**, из Ленинграда от **А. Ганкина**, из Москвы от **Ю. Шаповалова.**

На этот и на многие другие вопросы, поднятые читателями и непосредственно затрагивающие проблему «Водитель и автоинспектор» хотелось бы получить ответ руководства ГУГАИ МВД СССР. Интересует нас и взгляд рядовых работников Госавтоинспекции на позицию наших читателей, а также их мнение о том, как улучшить моральный климат дороги. Пишите нам обо всем, что вас волнует в этой проблеме. Ваши письма станут основой для дальнейшего разговора на эту тему.

В. ПАНЯРСКИЙ

МЕРА

В марте прошедшего года были введены в действие Основы законодательства Союза ССР и союзных республик об административных правонарушениях. Разработка этого документа продиктована необходимостью дальнейшего совершенствования советского законодательства, собрания воедино актов одного направления, в данном случае связанных с административной ответственностью. Рассказать о новом законодательном акте, многие положения которого непосредственно касаются дорожного движения, редакция попросила заместителя начальника Управления общего надзора Прокуратуры СССР заслуженного юриста РСФСР Олега Александровича ЛАПТЕВА.

— Олег Александрович, для начала, чтобы читателям было ясно, о чем пойдет разговор, раскройте, пожалуйста, вкратце само понятие — «административное правонарушение». Что под этим подразумевается?

— Административным правонарушением (проступком) признается «посягающее на государственный или общественный порядок, социалистическую собственность, права и свободы граждан, на установленный порядок управления противоправное, виновное (умышленное или неосторожное) действие либо бездействие, за которое законодательством предусмотрена административная ответственность».

— В отношении водителей и пешеходов, так сказать, непосредственных участников движения, все понятно. А вот кто еще из работников, связанных с обеспечением его безопасности, может быть привлечен к административной ответственности и какие меры воздействия предусматриваются законодательством?

— К административной ответственности могут привлекаться и должностные лица за административные правонарушения, связанные с несоблюдением установленных правил в сфере охраны порядка управления, государственного и общественного порядка, природы, здоровья населения и других правил, обеспечение выполнения которых входит в их служебные обязанности. Применительно к дорожному движению это, например, лица, ответственные за техническое состояние транспортных средств, надлежащее состояние и ремонт дорог, установку и правильное размещение технических средств регулирования движения. То есть любой работник, несущий служебную ответственность за тот или иной участок работы, влияющий на безопасность движения.

Теперь о мерах воздействия, которые могут применяться в случае административных правонарушений. Это предупреждение, штраф, изъятие или конфискация предмета, явившегося орудием совершения административного правонарушения, лишение специального права, предоставленного данному гражданину, в частности права управления транспортными средствами, исправительные работы и административный арест.

ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Для водителей, совершивших административное правонарушение, законодательство предусматривает только три из вышеперечисленных административных взысканий: предупреждение (например, просечка компостером в талоне предупреждений), штраф и лишение права управлять транспортным средством. Кроме того, если в результате административного правонарушения причинен имущественный ущерб, то административная комиссия, исполком поселкового, сельского Совета народных депутатов, народный судья, рассматривающий такое дело, при решении вопроса о взыскании вправе обязать виновного возместить материальный ущерб, если его сумма не превышает пятидесяти рублей, а народный суд — независимо от суммы ущерба.

Возможны ситуации, когда орган, рассматривающий административный проступок, решит, что к правонарушителю нет необходимости применять меры административного воздействия, учитывая его личность и характер правонарушения. В этом случае он может передать материалы на рассмотрение товарищеского суда, разбор общественной организации или трудового коллектива. При малозначительности правонарушения орган или должностное лицо, уполномоченные решать дело, могут освободить нарушителя от административной ответственности.

— К вопросу о штрафах. В почте журнала довольно часто встречаются письма, авторы которых предлагают усилить наказания за нарушение Правил дорожного движения и, в частности, значительно увеличить размеры штрафов. Как смотрит на эту проблему советская правовая наука?

— В прокуратуру также подобные предложения приходят и не только в отношении нарушителей Правил дорожного движения. Советское законодательство всегда стояло на позиции ограничения суммы штрафов. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 21 июня 1961 г. «О дальнейшем ограничении применения штрафов, налагаемых в административном порядке», а также Основами предусмотрено, что штраф, налагаемый на граждан, не может превышать 10 рублей, а на должностных лиц — 50 рублей. Только в особых случаях, когда необходимо усилить ответственность за определенные виды нарушений, может быть установлен повышенный размер штрафов: на граждан до 50 рублей и на должностных лиц до 100 рублей. Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 19 июня 1968 г. «Об усилении административной ответственности за нарушение правил движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам и правил пользования транспортными средствами» установил повышенный размер штрафов и за управление транспортными средствами в состоянии опьянения, за использование их в целях личной наживы. Согласитесь, это надо было сделать. Но, в основном, штраф как мера наказания должен применяться к гражданам и должностным лицам, если меры общественного и дисциплинарного воздействия оказываются недостаточными. Мы исходим из принципа ограничения применения штрафов.

— Олег Александрович, из нашей почты видно, что бывают случаи, когда решение дел, связанных с нарушением Правил, неоправданно затягивается. Как этот вопрос решается в документе, о котором мы ведем речь? Хотелось бы, например, знать: какие органы и в какие сроки должны рассматривать дела по административным правонарушениям, как они оформляются?

— Дела эти рассматривают административные комиссии при исполнительных комитетах районных, городских, районных в городах, поселковых, сельских Советов народных депутатов; исполнительные комитеты поселковых, сельских Советов народных депутатов; районные (городские), районные в городах комиссии по делам несовершеннолетних; районные (городские) народные суды (народные судьи); органы внутренних дел, органы государственных инспекций и другие органы (должностные лица), уполномоченные на то законодательными актами СССР.

Теперь о сроках. Административное взыскание может быть наложено не позднее двух месяцев со дня совершения проступка, а при длящемся правонарушении — не позднее двух месяцев со дня его обнаружения. К длящимся можно отнести, например, управление транспортным средством без соответствующего удостоверения или с серьезными неисправностями продолжительное время.

Бывает так, что по факту дорожно-транспортного происшествия следственные органы возбуждают уголовное дело, но затем его прекращают либо после проверки сразу отказывают в возбуждении дела, а в действиях нарушителя все-таки есть признаки административного правонарушения. Тогда взыскание может быть наложено не позднее одного месяца со дня принятия такого решения.

Оформлено административное правонарушение должно быть следующим образом. В первую очередь уполномоченным на то должностным лицом или представителем общественной организации (органа общественной самодеятельности) должен быть составлен протокол. В нем указываются: дата и место, где это происходит, должность, фамилия, имя, отчество лица, составляющего документ; сведения о личности нарушителя; место, время совершения и существо административного правонарушения; нормативный акт, предусматривающий ответственность за данное правонарушение; фамилии, адреса свидетелей и потерпевших; объяснение нарушителя и другие данные, имеющие значение для разрешения дела. Тот, кого привлекают к административной ответственности, вправе знакомиться с материалами дела, давать объяснения, представлять доказательства, заявлять ходатайства. При рассмотрении дел он вправе обратиться за юридической помощью к адвокату, выступать на родном языке, пользоваться услугами переводчика, если не владеет языком, на котором ведется производство, обжаловать постановление по делу. Все подобные дела, как правило, рассматриваются в присутствии привлекаемого к ответственности.

— Известно, что одной из основных задач советского законодательства является обеспечение социалистической законности в практике применения мер воздействия им предусмотренных. Как решается она в Основах административного законодательства?

— В статье 4 Основного Закона Союза ССР записано: «Советское государство, все его органы действуют на основе социалистической законности, обеспечивают охрану правопорядка, интересов общества, прав и свобод граждан». Социалистическая законность — конституционный принцип — должна быть обеспечена и при применении меры воздействия за административные правонарушения.

Общее положение таково: постановление об административном правонарушении тем, в отношении которого оно вынесено, или потерпевшим может быть в течение 10 дней обжаловано в вышестоящий орган (вышестоящему лицу), а затем в народный суд. Постановление народного суда о наложении административного взыскания — окончательное и обжалованию не подлежит.

Постановления по делу об административном правонарушении и решение суда могут быть опротестованы прокурором.

Подача жалобы в этот срок приостанавливает исполнение постановления до тех пор, пока она не будет рассмотрена. Здесь не имеют в виду лишь такие меры, как предупреждение, административный арест, а также штраф, взимаемый на месте совершения правонарушения. Кстати, во всех остальных случаях штраф должен быть уплачен в течение 15 дней со дня вручения постановления или со дня уведомления об оставлении жалобы или протеста без удовлетворения.

Хочу процитировать в заключение статью 5 Основ административного законодательства: «Никто не может быть подвергнут мере воздействия в связи с административным правонарушением иначе как на основаниях и в порядке, установленных законодательством.

Производство по делам об административных правонарушениях осуществляется на основе строгого соблюдения социалистической законности.

Применение уполномоченными на то органами и должностными лицами мер административного воздействия производится в пределах их компетенции, в точном соответствии с законодательством.

Соблюдение требований законодательства при применении мер воздействия за административные правонарушения обеспечивается систематическим контролем со стороны вышестоящих органов и должностных лиц, прокурорским надзором, правом обжалования, другими установленными законодательством способами».

НЕПРОЗРАЧНОЕ

Случилась авария. На перекрестке водитель «А» на «Жигулях» (не будем называть его фамилию, в данном случае это не столь важно) ударил «Москвич» затормозившего впереди водителя «Б». Неприятный и обидный для обоих инцидент. Виновник (конечно, «А») растерянно повторял работнику ГАИ: «Он тронулся и сразу резко по тормозам... Свет был зеленый, все поехали, он тоже, и сразу по тормозам...»

«Почему «сразу», — кипятился «Б», — что ж я на человека ехать должен? Ты что, не видел, женщина не успела перейти?»

Но «А» (мы не хотим его оправдывать), действительно, не видел пешехода, оказавшегося в момент начала движения на проезжей части впереди стоявшей машины. Дело в том, что заднее стекло «Москвича» было оклеено блестящей пленкой, сквозь которую, и правда, ничего не было видно.

Тогда мы решили сами проверить, насколько это верно, поставить себя самих в подобную ситуацию.

Вот самая безобидная. Наш редакционный автомобиль остановился у перекрестка вплотную за машиной с затянутым шторками задним стеклом. Ждем зеленого сигнала светофора. Включили. Все начинают движение. Все, кроме нашего ряда. Звучат сигналы, самые нетерпеливые пытаются вывернуть в соседний ряд, не понимая причины задержки, мешая другим. И никто не видит, что перед «непрозрачным» автомобилем мотоциклист пытается запустить заглохший мотор. А если там не мотоциклист, а замешкавшийся пешеход? Все может обернуться серьезной опасностью, когда кто-то торопливо направит свой ВАЗ или «Москвич» в объезд стоящей машины, не видя за ней бегущего ребенка или женщину с детской коляской.

Мы едем за «непрозрачной» машиной по второму ряду. Как обычно в городе, достаточно близко, «на хвосте». А в первом ряду, у тротуара стоит грузовик. Вдруг водитель перед нами резко тормозит! Почему? В чем дело? Оказывается, из-за грузовика на проезжую часть вышел «голосующий» человек. Мы не видим его заблаговременно и потому не готовы к экстренным мерам. Хорошо, что в данном случае мы все-таки успели среагировать на стоп-сигнал переднего автомобиля, но могло быть иначе.

Нерегулируемый перекресток. Мы подъезжаем к нему за автомобилем с закрытым задним стеклом, начинаем движение через перекресток. Внезапно, уже на середине его, он резко тормозит без всякой, казалось бы, причины. Но первый, оказывается, увидел, что поворачивающий направо из бокового проезда мотоциклист не успевает завершить маневр и их траектории пересекутся. Но у нас-то нет зрительной информации, и мы потому не готовы к торможению. Подобных ситуаций можно привести еще немало.



Опыт вождения в большом городе, подкрепленный и этим небольшим экспериментом, говорит, что водитель не может быть постоянно в одинаковой готовности к каким-либо экстренным действиям. Периоды напряжения должны чередоваться с некоторым расслаблением, когда внимание его не так остро сосредоточено, а реакция не такая быстрая. Чередования периодов «готовности» и «передышки» помогают нам часами вести автомобиль, выдерживать эту в общем-то тяжелую физическую, а главное нервную нагрузку.

Вспомните, как вы были напряжены и как из-за этого уставали за рулем даже при сравнительно коротких поездках на первых порах овладения водительским искусством. Позже вы научились управлять не только автомобилем, но и собой, точно знаете, когда и насколько должно быть сосредоточено ваше внимание. Сейчас ваша внутренняя мобилизация прово-

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

ВНР. В будапештском автоклубе состоялась встреча автомобилистов, имеющих водительские права 50 лет и более. На нее собралось свыше 150 человек. Оказалось, что почти все они — образцовые водители. Доктор Аладар Келемен, например, за полвека был оштрафован всего один раз.

ГДР. Специалисты предостерегают от курения в закрытом салоне автомобиля. Как выяснилось, никотин оказывает влияние на циркуляцию крови, учащает сердечный ритм, повышает давление. Отрицательно действует он и на координацию движений, реакцию водителя. Дым от сигареты снижает также способность правильно оценивать дистанцию.

АВСТРИЯ. В первые шесть месяцев 1981 года на дорогах погибло 799 человек — на 40 больше, чем за тот же период год назад. Совет по безопасности движения видит причину этого роста в несоответствии скоростей дорожным условиям. Особенно опасно ведут себя люди до 30 лет, которые, как правило, переоценивают свое умение водить машину. Они игнорируют даже такую азбучную истину, как возникновение аквапланирования на мокрой дороге.

АНГЛИЯ. Ежедневно в стране погибает в дорожных происшествиях в среднем 18 человек. Из каждых восьмерых один за свою жизнь становится участником ДТП.

АНГЛИЯ. Парламент принял закон об обязательном применении ремней безопасности. Раньше подобные предложения наталкивались на сопротивление тех, кто считал, что такой закон — вторжение в частную жизнь владельцев автомобилей.

США. В Калифорнии резко возросло число дорожных катастроф из-за того,

СТЕКЛО

Тест „За рулем“

дится автоматически по сигналам органов чувств, главным образом зрения. На основе этой информации вы прогнозируете действия остальных участников движения и строите по этому прогнозу свою, так сказать,



«линию поведения». Ведь не зря все опытные водители в плотном городском потоке смотрят не только на автомобиль перед собой, но, кроме того, и сквозь него, на следующую впереди машину. Большая площадь остекления современного автомобиля позволяет вам в таком случае заранее заметить включенный на ней стоп-сигнал, указатель поворота и принять необходимые меры практически одновременно с водителем, который находится перед вами. И отсутствие возможности получить такую информацию (а «непросматриваемый» автомобиль в вашем ряду — именно такой случай) безусловно вызывает у каждого излишнее напряжение. Кроме того, излишне утомляют глаза и блики отраженного от пленки света.

«Правила движения разрешают», — скажут некоторые. Да, это так, действующие сейчас Правила дорожного движения не запрещают полностью закрыть заднее стекло легкового автомобиля, если на его правой стороне установлено второе наружное зеркало заднего вида. Предполагается, что опытный водитель и в этом случае получит достаточную информацию о том, что происходит вокруг машины, и при маневрировании необходимость во внутреннем зеркале отпадает. Будем считать, что это верно. Хотя, на наш взгляд, подобное сужение поля зрения, мягко говоря, не способствует безопасности движения. Но может быть от этих шторок и пленок какая-то серьезная польза водителям?

«Зачем вы закрываете заднее стекло?» — спросили мы нескольких владельцев. «Нравится», — отвечали они и, подумав, обычно добавляли: «Чтобы не слепил свет фар идущего сзади автомобиля». Этот довод не выдерживает критики. Много ли вы ездите ночью по загородным дорогам? Кроме того, каждый водитель знает, что внутреннее зеркало заднего вида легко переключается в положение для езды в темное время суток. Сбивать же на ходу настройку боковых зеркал, чтобы не слепили, а потом вновь их регулировать... Несерьезно.

Другое дело, что в транспортном потоке нам приходится двигаться и за автобусом, и за грузовиком, и за фургоном ИЖ, которые вообще «непрозрачны». Но, будем честны, мы всегда в этих случаях стараемся занять другой ряд, предпринимаем маневр, чтобы получить большую обзорность. Так давайте же сами не создавать другим и себе лишних помех и сложностей.

Мода оклеивать заднее стекло цветной пленкой или без нужды «задраивать» его плотными шторками распространилась не так давно. Очевидно, в подражание некоторым зарубежным моделям автомобилей с тонированными стеклами. Но если «подлинник» действительно удобен и безопасен, то такие модные «копии» бесполезны, а подчас, как мы убедились, просто вредны.

Разумеется, сказанное не имеет отношения к тем специальным автомобилям (скорой помощи и другим), для которых применение шторок предопределено служебной необходимостью. Ну а в других случаях? Ответ напрашивается сам: от этой «моды» надо отказаться, показав тем самым, что вы думаете не только о себе, но и о других, короче, об общих интересах безопасности движения.

А. БРОДСКИЙ,
В. КНЯЗЕВ (фото)

На фотографиях этих двух реальных дорожных ситуаций вы видите сами, какую важную информацию может скрывать от вас непрозрачное заднее стекло автомобиля впереди.

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

что водители курят сигареты с марихуаной. В связи с этим полиция штата решила ввести специальную проверку, подобную экспертизе на алкогольное опьянение.

США. Предложено устройство, посредством которого сигнальные фонари автомобиля могут информировать тех, кто едет сзади, о темпе движения. Устройство представляет собой систему контактов на педалях акселератора и тормоза, включенных в электрическую цепь автомобиля. Когда водитель отпускает акселератор, зажигается желтый сигнал. В процессе торможения он сменяется красным. При переходе от торможения к движению накатом снова включается желтый.

ФРАНЦИЯ. По статистическим данным, 20,6% ДТП со смертельным исходом и 14,9% с ранениями случается из-за усталости водителей, которая часто приводит к засыпанию за рулем. В связи с этим испытано и предложено устройство, надеваемое на ухо водителя и включающее звуковой сигнал при чрезмерном наклоне головы вперед. Момент включения сигнала водитель может отрегулировать в зависимости от индивидуальных особенностей.

ФРГ. Министерством транспорта введено ограничение максимальной скорости автомобилей с цепями противоскольжения. Она не должна превышать 50 км/ч, а на обледенелых дорогах цепями вообще не рекомендуется пользоваться.

ФРГ. Сообщается, что отныне все грузовые автомобили фирмы «Мерседес-Бенц» общей массой свыше 16 т будут оборудоваться противоблокировочными устройствами тормозов.



КАЛМЫЦКИЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ

«Какие специализированные автомобили выпускаются на каспийском машиностроительном заводе?» — интересуется группа студентов из Элисты.

Машиностроительный завод в г. Каспийский (Калмыцкая АССР) делает специализированные автомобильные кузова на шасси ГАЗ—53А. Среди них автомобиль-лавка КАвЗ—664 (выпускается с 1965 года) и фургоны: ГЗСА—3711 (с 1973 г.) для перевозки тяжелой почты, ГЗСА—3721 (с 1976 г.) для перевозки пакетированных грузов, ГЗСА—3705 (с 1969 г.) с грузоподъемным бортом. Кроме того, завод на базе ГАЗ—52-01 выпускает фургон ГЗСА—3712 (с 1971 г.) для перевозки печатных изданий и писем.

ОПОРЫ НЕВЗАИМОЗАМЕНЯЕМЫ

«Можно ли на «Москвич—2140» устанавливать шаровые опоры от «москвичей» прежнего выпуска?» — спрашивает К. Мостовой из Симферополя.

Отвечают специалисты АЗЛК.

Шаровые опоры 412-2904058, применяемые на «Москвиче—2140» и его модификациях с дисковыми тормозами, отличаются от опор 403-2904058 «москвичей» моделей «403», «408», «412», «21406», имеющих барабанные тормоза на передних колесах, по высоте и расположению окна в корпусе под палец. Если старую, более высокую опору установить на новую модель, опустится передняя часть машины, нарушится кинематика работы подвески и при крайнем верхнем положении колеса шейка пальца упрется в наружный край окна в корпусе, что может вызвать разрушение пальца.

В случае установки новой опоры 412-2904058 на модели «403», «408», «412» и «21406» нижний рычаг подвески сблизится с поворотным рычагом стойки так, что при крайнем верхнем положении колеса или его повороте возможно их касание и разрушение.

Как видите, замена одних опор другими недопустима.

ПО ОБЩЕМУ ПРАВИЛУ

Житель Подольска (Московская область) инвалид Великой Отечественной войны О. Граев обратился в редакцию с вопросом, можно ли застраховать автомобиль с ручным управлением, полученный им бесплатно от органов социального обеспечения, и как будет выплачиваться страховое возмещение при частичном повреждении его в случае аварии или, например, при угоне.

Главное управление государственного страхования Министерства финансов СССР разъяснило, что в соответствии с действующими правилами добровольного страхования средств транспорта страхователем может быть и лицо, получившее машину через органы социального обеспечения в установленном законом порядке. Следовательно, на ее владельцев распространяются все положения правил страхования, в том числе и порядок определения размера ущерба при наступлении страхового случая.

Однако если страхователю органы социального обеспечения взамен уничтоженного (поврежденного) транспортного средства выдали новое или за свой счет отремонтировали его, страховое возмещение не выплачивается.

ВРЕМЕННОЕ ЗАМЕСТИТЕЛЬСТВО

Работники учебных организаций ДОСААФ Б. Надеждин, В. Субботин, С. Хагель и другие в письмах в редакцию просят рассказать о порядке временного заместительства.

На этот вопрос отвечает старший инструктор финансово-планового управления ЦК ДОСААФ СССР А. Семириков.

Заключая трудовой договор, каждый рабочий и служащий обязуется выполнять работу по определенной специальности, соответствующей его квалификации или должности. И, по действующему законодательству (ст. 12 Основ законодательства Союза ССР), администрация не вправе требовать от них выполнения обязанностей, не обусловленных трудовым договором. Перевод на другую работу по общему правилу допускается только с согласия рабочего или служащего.

Однако в случае производственной необходимости, простоя, а также при переводе на нижеоплачиваемую работу или низшую должность на срок до трех месяцев в виде наказания такого согласия не требуется.

Необходимость замещения отсутствующего работника — частный случай производственной необходимости, возникшей по месту постоянной работы замещающего лица. Таким образом, временное заместительство — это перевод рабочего или служащего на работу, не обусловленную трудовым договором. И потому продолжительность такого перевода строго ограничена — не свыше одного месяца в календарном году. С согласия работника временное заместительство может продолжаться и больше. Не допускается перевод квалифицированных рабочих и служащих на неквалифицированные работы.

Временное исполнение обязанностей по должности отсутствующего работника возлагается на другого работника приказом (распоряжением) по организации. Разница между фактическим окладом замещающего и должностным окладом отсутствующего работника выплачивается, если временное заместительство связано с осуществлением распорядительных функций, продолжается более 12 рабочих дней и при условии, что замещающий работник не является штатным заместителем или помощником (при отсутствии должности заместителя) замещаемого.

При возложении на рабочего исполнения обязанностей служащего оплата труда и премирование за время замещения производится по выполняемой работе.

Закон также гарантирует сохранение среднего заработка тем работникам, у которых он за время замещения (с учетом разницы в окладах и премии) окажется ниже их среднего заработка по основной работе.

КНИГИ — ПОЧТОЙ

В. Степанов из Могилева спрашивает, где можно выписать автомобильную литературу.

Вот что сообщила редакции директор минского книжного магазина № 13 «Научно-техническая книга» Л. Кучинская.

Магазин может выслать наложенным платежом (без предварительной оплаты) следующие книги:

1. «Атлас автомобильных дорог СССР». М., 1978 (3000 экз.).
2. Круглов Г., Дудко П. «Наш друг автомобиль». Мн., Полымя, 1980.
3. Автомобили МАЗ — 5335 — 5334 — 5549 — 5429 — 5430 — 504В. Техническое описание и инструкция по эксплуатации. Мн., Полымя, 1980 (2000 экз.).
4. Автомобили КрАЗ—256Б1, КрАЗ—257Б1, КрАЗ—258Б1. Шасси автомобилей. Серия плакатов на 29 листах. М., Транспорт, 1980 (2000 экз.).
5. Инструктивные карты для лабораторно-практических занятий по техническому обслуживанию автомобилей ЗИЛ—130, ЗИЛ—131. Комплект плакатов на 30 картах. М., Транспорт, 1981 (2000 экз.).

Адрес магазина: 220005, г. Минск, Ленинский проспект, 48, магазин № 13, «НТК».

ТОЛЬКО «ЗИМНИЕ» ШИНЫ

Житель г. Тюмени А. Скулыбердин спрашивает, можно ли снабдить шипами шины модели МИ-166.

Отвечают специалисты НИИ шинной промышленности.

Для работы с шипами шина должна иметь достаточно большую высоту и площадь «шашек» в рисунке протектора. Этим требованиям отвечают специально созданные для использования шипов шины 6,45—13 моделей АИ-168 и М-177 с зимним рисунком протектора. Никакие другие отечественные шины, предназначенные для «жигулей», «москвичей» и «запорожцев», шиповать нельзя.

ПЕРВЫЕ ДИЗЕЛЬНЫЕ

«Когда началось серийное производство грузовиков с дизельными двигателями?» — спрашивает А. Алиев из Баку.

В 1924 году немецкая фирма «Бенц» на автомобильной выставке в Амстердаме впервые экспонировала дизельный двигатель для грузовика. Производство дизельных грузовых автомобилей начала в том же году другая немецкая фирма — МАН. Мощность ее дизеля составляла 40 л. с./29 кВт при 900 об/мин.

ОБКАТКА ДВИГАТЕЛЯ

«Какую обкатку надо дать двигателю ВАЗ после ремонта?» — спрашивает А. Степашко из Черниговской области.

Отвечают специалисты Волжского автомобильного завода.

После ремонта двигатель ВАЗ обкатывают на стенде без нагрузки по следующему циклу: 850—900 об/мин в течение 2 минут, 1000 об/мин — 3 минуты, 1500 об/мин — 4 минуты; 2000 об/мин — 5 минут. Далее двигатель обкатывается на автомобиле при малых нагрузках, как указано в инструкции по эксплуатации нового автомобиля.

«ДАТСУН» И «НИССАН»

«Внесите ясность в спор, который не раз возникал у нас, — обращается от группы водителей из Хабаровска Н. Картавцев. — Мы встречали японские машины марок «Датсун» и «Ниссан». Одни говорят, что их делает одна и та же фирма, другие утверждают, что разные».

Легковые автомобили, которые с 1911 года начал выпускать завод «Квайсинся», быстро завоевали признание в Японии; в него сделали солидные вложения финансовые заправилы Ден, Аоями и Такенчи. По начальным буквам их фамилий автомобили получили марку ДАТ. В 1926 году завод из «Квайсинся» был переименован в «ДАТ дзидося сейдзо», а за его машинами с 1931 года закрепилась торговая марка «Сын Дата», по-английски «Датсон». Но английское «сон» по-японски означало «утрата», и владельцы ДАТ решили чуть-чуть подправить написание. С тех пор и появилась марка «Датсун». После слияния в 1933 году ДАТ с другими заводами новая фирма стала называться «Ниссан». Такое же наименование несут выпускаемые ею грузовики, самосвалы, лесовозы, автобусы. Что касается легковых автомобилей, то в большинстве стран они известны под торговой маркой «Датсун», а в некоторых — под маркой «Ниссан».

Итак, «Датсун» и «Ниссан» — автомобили одной и той же фирмы. Недавно, однако, ее руководство приняло решение к концу 1983 года оставить только марку «Ниссан».



НЕ ПОНРАВИЛОСЬ

В. Андрееву приходилось пользоваться услугами СТО № 1 ленинградского объединения «Автотехобслуживание». И всякий раз это было для него отнюдь не приятным событием, а связанным с изрядной тратой времени и нервов. Но то, что случилось в последний приезд...

Утром 24 декабря 1980 года В. Андреев подал свою заявку приемщику заказов одним из первых. Где-то к полудню за машину наконец взялись. Приемо-сдаточный акт, как потом выяснилось, составлен почему-то не был. Однако, как мы уже сказали, клиент был здесь не в первый раз и ко многому привык. Привык настолько, что когда пришел получать автомобиль, а его на станции не оказалось, то не воспринял всерьез слова мастера смены «Ну что ж, наверное, угнали!» и даже поддержал этот шутливый, как ему думалось, разговор. Увы, оказалось, машину действительно угнали. Удивительно ли: площадка «готовой продукции» не охранялась, ворота были нараспашку, а ключи зажигания в машине... Наутро пропажа нашлась. Но за ночь автомобиль побывал в аварии, его багажник был вскрыт и разворован.

Так началось «дело Андреева».

Казалось бы, служба автосервиса должна была сделать все, чтобы скорейшим образом загладить свою вину перед клиентом. Но вот как развернулись события дальше. В марте 1981 года В. Андреев пишет в редакцию: «Я невероятно устал от бесконечных визитов и телефонных звонков на СТО № 1 и в ЛПО «Автотехобслуживание». Два с половиной месяца никак не может решиться вопрос с ремонтом моей машины и привлечением к ответственности лиц, по халатности которых мне причинен значительный материальный ущерб».

Редакция обратилась в прокуратуру Ленинграда. Та ответила Андрееву: «По вопросу причиненного ущерба в результате угона вашей машины... вам следует обратиться с заявлением в народный суд Фрунзенского района в гражданском порядке для взыскания суммы причиненного ущерба» (из письма помощника прокурора Фрунзенского района Е. Королевой, 6 мая 1980 года).

Андреев обратился в суд. Пока уточняли отдельные факты, пока пересылали его заявление в другой район, ибо оказалось, что СТО юридическим лицом не является, а иск надо предъявлять «Ленавтотехобслуживанию», прошел еще месяц. Ну а что же с автомобилем? По существу, к ремонту еще не приступали. Объяснения выглядели, по меньшей мере, странными. Начальник «Росавтотехобслуживания» С. Винокуров через четыре месяца после случившегося сообщал В. Андрееву: «В результате проверки установлено, что затяжка сроков ремонта вашего автомобиля произошла в связи с необходимостью тщательного расследования следственными органами факта угона вашего автомобиля со станции и определения суммы причиненного вам в результате угона ущерба». Трудно с этим согласиться. Да и ГУВД Леноблгорисполкомов прислало В. Андрееву письмо совершенно противоположного содержания: «Проверкой установлено, что никакого запрета СТО № 1 на ремонт принадлежащей вам машины органы внутренних дел не давали». А время шло...

На станции обслуживания никак не хотели признать свою вину, согласиться с тем, что за случившееся нужно нести ответственность, что, естественно, подразумевает и возмещение ущерба. Вероятно, надеялись на то, что походит клиент, попишет жалобы и в конце концов отремонтирует машину за свой счет. Его даже предупредили: не заберете автомобиль, будете платить за хранение.

Мы вынуждены были выехать в Ленинград. «Да, с автомобилем Андреева мы допустили промашку», — соглашается с нами директор «Ленавтотехобслуживания» Б. Михайлов спустя девять месяцев после начала конфликта и предлагает посмотреть пухлую папку с надписью «По угону автомобиля т. Андреева В. С.». Листаем ее, ожидая увидеть и глубокий анализ причин случившегося, и оценку действий работников станции, и меры к тому, чтобы ничего подобного больше не могло произойти ни на СТО № 1, ни на других предприятиях объединения. И разочаровываемся. Правда, директору СТО № 1 В. Подчищалову и мастеру А. Надельсону объявлены выговоры. Но нигде среди справок и приказов не нашлось документа, из которого можно было бы сделать вывод, что объединение стремилось как можно быстрее отремонтировать и сдать клиенту автомобиль в надлежащем виде. А. Надельсон, отвечавший за ремонт и сохранность принятого на станцию автомобиля, считает, что оправдался, написав в докладной записке: «Слесарь Панов П. выгнал автомобиль во внутренний двор и оставил ключи в автомобиле вместе с наряд-заказом, хотя мною на утренних пятиминутках неоднократно напоминалось о том, чтобы ключи и второй экземпляр наряд-заказа отдавали мастеру ОТК». У П. Панова свои доводы: «Пост ОТК не работал, поэтому ключи и второй экземпляр наряд-заказа я оставил в машине».

Наконец, побывав на станции, мы услышали и еще такое соображение: вот, мол, Андреев такой-сякой, хочет, чтобы ему автомобиль сделали как новый. Вести с руководителями СТО № 1 разговор о правах заказчика нам было трудно не только по существу, но и по форме. Оказалось, что на предприятиях объединения «Росавтотехобслуживание» пользуются не «Положением о техническом обслуживании и ремонте легковых автомобилей, принадлежащих гражданам», утвержденным Минавтопромом СССР в 1978 году, а «Правилами предоставления и пользования услугами станций технического обслуживания системы Министерства автомобильного транспорта РСФСР» одиннадцатилетней давности, в которых в отличие от первого документа такой раздел, как «Права заказчика», начисто отсутствует.

Наконец была создана объективная комиссия. Специально по делу В. Андреева приехал главный инженер объединения «Росавтотехобслуживание» А. Хлявич. Договорились. О том, что СТО № 1 выполнит ремонт автомобиля с заменой кузова. Когда готовился материал, мы позвонили нашему читателю. Хотелось узнать последствия этого «договорились». Кузов еще не прислали...

В зале посетителей СТО № 1 над окошком, за которым принимают заявки клиентов, вывешен плакат: «Уважаемые товарищи! Если вам у нас понравилось — расскажите всем. Если что-нибудь не понравилось — скажите первым нам». Пользуясь этим советом, мы хотели бы сообщить в первую очередь Министерству автомобильного транспорта РСФСР: нет, нам не понравилось, как «обслужили» клиента в подчиненном ему крупном предприятии автосервиса.

И еще. Письмо Андреева о случае из ряда вон выходящем, равно как и многие другие сигналы в редакцию по поводу не столь вопиющих, но достаточно серьезных фактов, связанных с плохой работой предприятий автосервиса, не могут не тревожить.

Чаще всего беды в автотехобслуживании мы относим на счет объективных причин, к сожалению, реально существующих: слабо развитой в ряде районов страны сети СТО, дефицита запчастей и т. п. Гораздо реже в связи с этим мы задумываемся над другими факторами. Как вас встречают на станции? Как с вами разговаривают? Как относятся к вашим просьбам и выполняют заявленные вами работы? Короче, как вас обслуживают?

Все это далеко не малозначащие вопросы. Именно к сфере услуг относятся слова из Отчетного доклада ЦК XXVI съезду КПСС: «По тому, как решаются эти вопросы, люди в большей мере судят о нашей работе. Судят строго, взыскательно. И это, товарищи, нужно помнить».

Нам известны предприятия автосервиса в Литве, Эстонии, в Москве (СТО № 15, станция при можайском мотеле), Пензе, других городах, где культура обслуживания, уважение к клиенту стали правилом, нормой взаимоотношений с автомобилистами. Но то, с чем мы встретились при близком знакомстве с «делом Андреева», — пример совсем другого рода, пример, свидетельствующий о грубейшем нарушении прав клиента. Печально, что должностные лица из «Лен»- и «Росавтотехобслуживания» не проявили должной принципиальности в оценке действий работников ленинградской СТО № 1, не приняли оперативных мер, чтобы пресечь подобные случаи и удовлетворить законные претензии В. Андреева, пострадавшего из-за их безответственности.

Ю. БАТУРИН,
П. МЕНЬШИХ

г. Ленинград

ТИЗ, «ЮПИТЕР» И



Английский мотоцикл «Санбим» 1916 года с 1000-кубовым двигателем ЖАП. Характерная форма руля и взаимное расположение седла и подножек дают представление о распространенной тогда посадке мотоциклиста.



Первый советский серийный мотоцикл Л—300 («Ленинградский 300-кубовый»), который с 1931 по 1933 год делал завод «Промет», а затем до 1940 года «Красный Октябрь». Мощность его двухтактного мотора — 6,5 л. с. Снаряженная масса — 125 кг. Скорость — 80 км/ч.



Тяжелый мотоцикл ПМЗ—А750, выпускавшийся в Подольске с 1935 по 1939 годы, имел рессорную подвеску переднего колеса, двухцилиндровый V-образный мотор рабочим объемом 746 см³. Мощность — 15 л. с. Снаряженная масса машины-одиночки — 206 кг. Скорость — 100 км/ч.



Послевоенный первенец «Москва» М—1А (1946—1951 гг.), нареченный многими мотоциклистами «макакой». Очень простая и надежная машина. Рабочий объем — 123 см³. Мощность — 4,75 л. с. Снаряженная масса — 72 кг. Скорость — 70 км/ч.



Мотоцикл для кольцевых гонок С—565 1968 года, построенный в нескольких экземплярах ВНИИмотопромом. Четырехцилиндровый четырехтактный двигатель с тремя клапанами на цилиндр. Пятиступенчатая коробка передач. Рабочий объем — 494 см³. Мощность — 80 л. с. Снаряженная масса — 155 кг. Скорость — 250 км/ч.



Современная дорожная модель ММВЗ—3.112, выпускаемая с 1980 года. Она ведет происхождение от М—1А, сохранив тот же (123 см³) рабочий объем и принципиальную конструкцию двигателя. Мощность — 12 л. с. Снаряженная масса — 105 кг. Скорость — 95 км/ч.

В нашей стране 13 миллионов мотоциклистов. А интересующихся мототехникой, видимо, значительно больше. Ведь многие в молодые годы отдали свою привязанность двухколесным машинам. И автор этих заметок тоже. Поэтому, прослышав про выставку в Политехническом музее, посвященную истории советских мотоциклов, я поспешил посетить ее. Наверное, почти каждый мотоциклист давно ждал такой выставки. И надеялся, что увидит на ней ТИЗ, похожий на тот, из детства, на котором его катал дядя Коля. И чтобы можно было поглядеть — есть ли хоть одна живая «макака», вроде той, на которой учился ездить на курсах ДОСААФ. И свою первую машину — «Вятку» с крутыми, как у арбуза, боками...

С затаенным дыханием, почти на цыпочках, как мне показалось, подходили люди к мотоциклам-дедушкам. Четырехцилиндровый ФН 1909 года с карданной передачей, красный «Индиан» с наклоненным назад цилиндром и рессорной подвеской обоих колес — 1915 год. И еще «Саролеа», «Хамбер» (с водяным охлаждением!), «Санбим», трицикл «Кудель» — модели того времени, когда наша страна еще не имела собственного мотоциклостроения.

И я, как и 12 650 посетителей, увидел эти машины, потрогал краску на их боках, повспоминал — вот с чего все начиналось! А сегодня? На ум пришла цифра — 1088 тысяч. Столько мотоциклов и мотороллеров сделали наши заводы в 1980 году. Второе место в мире.

Я искал ИЖ—1, построенный в 1929 году, первенец ижевского завода. Он был представлен лишь портретом — оригинал хранится в заводском музее. Но ИЖ—8 с причудливо изогнутой выхлопной трубой, двухтрубный ИЖ—9, неломающийся ИЖ—350, двухцилиндровый ИЖ—58 (прототип «Юпитера») — вот они, здесь!

Один из скептиков — встречались и такие среди посетителей — фыркнул: «Что же интересного с технической точки зрения в этом Л—8 или ИЖ—57К? Вот если бы тут был «Ариель» с четырьмя цилиндрами...» Но ведь этот пресловутый «Ариель» можно найти почти в каждом мотоциклетном музее Европы, любой из которых был бы счастлив пополнить свою экспозицию машинами из собрания нашего Политехнического!

Восторг светился в глазах мальчишек и седеющих мужчин «в возрасте», которые тоже чувствовали себя мальчишками — перед ними стоял М—1А 1946 года с порядковым номером 003 на картере двигателя! Вот гоночный М—75 (746 см³, 36 л. с., 160 км/ч). На точно такой машине тогда еще молодой С. Рылло устано-

ДРУГИЕ



Дорожный мотоцикл ИЖ—9 (1939—1941 гг.), представляющий собой дальнейшее развитие популярных моделей ИЖ—7 и ИЖ—8. Рабочий объем — 293 см³. Мощность — 9 л. с. Снаряженная масса — 137 кг. Скорость — 90 км/ч.

вил в 1950 году абсолютный рекорд скорости ДОСААФ. А неподалеку — плотно сбитый С—565, на котором выступали наши непревзойденные кольцевики Н. Севостьянов и Э. Кийса.

Кланяясь в прямом смысле каждой машине (надо же рассмотреть детали двигателя, табличку на рулевой колонке с основными данными), я думал, что для воспитания патриотизма, развития интереса к истории отечественной техники одна такая выставка дает во сто крат больший эффект, чем иные лекции и статьи. Когда видишь эти машины, осязаемо представляешь путь, который прошло советское мотоциклостроение, ну а поскольку с отдельными моделями связан еще и собственный опыт прошлых лет, начинаешь чувствовать себя лично причастным к этому пути. И как показали беседы, стихийно возникавшие то у К—1Б, то у ПМЗ—А750, многие испытывали то же чувство. И они прощали организаторам выставки порой недостаточно хорошую реставрацию отдельных моделей, отсутствие проспекта на экспонаты и другие недоработки — не в них дело. Важно другое — первая выставка получила хороший прием у посетителей и, можно это смело утверждать, заслужила повторения «на бис» через несколько лет.

Политехнический музей этой выставкой сделал большой вклад в пропаганду истории отечественной техники, а значит и в патриотическое воспитание, в повышение технической культуры мотоциклистов. Кстати, у нашего мотоциклостроения, пожалуй, не было более крупной (42 машины) экспозиции. Честь и хвала организаторам ее, которые, не убоявшись трудностей первого шага, вложили свой труд и энергию в отбор, реставрацию и подготовку экспонатов.

Л. ШУГУРОВ
Фото Б. Клинченко

СТРАНИЧКА МОТОЦИКЛИСТА

НЕ КОНКУРИРУЯ, А ДОПОЛНЯЯ

Несколько лет назад в ряде стран в законодательном порядке запретили эксплуатацию мотоциклов с двухтактными двигателями. Это решение мотивировали их повышенной токсичностью и дымностью. А сейчас в связи с энергетическим кризисом добавили сюда и повышенный удельный расход топлива.

Значит ли все это, что судьба двухтактного мотоциклетного мотора предрешена? Не станем спешить с выводами — рассмотрим «за» и «против» более обстоятельно.

Скажем, японские фирмы, наладив массовое производство моделей с четырехтактными двигателями, все-таки не отказались и от двухтактных. А в мотоспорте, особенно в кроссе и многодневке, они вообще в чести. Вот и такая известная своими четырехтактными двигателями и связанными с ними спортивными достижениями фирма, как «Хонда», организовала выпуск машин с двухтактными моторами сначала только для кроссов, а затем и для широкой продажи («эндуро»). Стало быть, и сегодня специалисты находят у обоих типов двигателей свои преимущества в тех или иных условиях.

Мнение о нецелесообразности производства двухтактных двигателей и замене их четырехтактными высказывалось и раньше. До конца 40-х годов при этом ссылались на меньшую (в 1,5—2 раза) литровую мощность и долговечность двухтактных моторов. Но выигрыш в массе (в 1,3 раза) и расходе материалов, а также относительная простота обслуживания и ремонта неизменно брали свое.

В дальнейшем литровая мощность двух- и четырехтактных двигателей практически сравнялась; долговечность же первых, хотя и осталась несколько ниже, но не настолько, чтобы ставить остальные преимущества под сомнения. Особенности рабочего процесса двухтактных моторов позволили достигать равной с четырехтактными мощности при меньшей (на 10—15%) частоте вращения коленчатого вала, а также более плавного изменения крутящего момента. Вследствие этого мотоциклы с двухтактными двигателями получили преимущество в динамике и проходимости. Эти же особенности позволяют эксплуатировать двухтактные двигатели на более экономичных режимах. В результате по расходу топлива оба типа двигателя рассматриваются как практически равноценные, и зарубежные фирмы, выпускающие параллельно мотоциклы-аналоги с четырех- и двухтактными моторами, обычно указывают для них примерно одинаковый расход топлива.

Преимущества и недостатки обоих типов двигателей требуют комплексной оценки, и такая работа недавно была завершена группой наших специалистов. Вот что показало сравнение основных параметров (в процентах) двух- и четырехтактных мотоциклетных двигателей (см. таблицу).

Как видите, двухтактный двигатель обладает не только недостатками, но и серьезными преимуществами. К тому же сравнивались двигатели в «классическом» оснащении, то есть без дополнительных устройств, обеспечивающих выполнение перспективных требований по токсичности и топливной экономичности.

Рассматривая возможности совершенствования двигателей, надо иметь в виду, что кроме конструктивных решений, равно пригодных для обоих типов: жидкостного охлаждения, электронных систем управления подачей и зажиганием рабочей смеси, дожигателей отработавших газов, форкамерных процессов и других, существуют (в разной степени отработанные) специальные направления и способы улучшения параметров двухтактных двигателей. Среди них —

Параметры	Двигатель	
	2-тактный	4-тактный
Удельный расход топлива	100	80
Расход масла	100	50
Токсичность: содержание окиси углерода CO	100	200—400
содержание углеводородов CH	100	20—50
содержание окислов азота NO_x	100	200
Литровая мощность	100	100
Пробег до капитального ремонта	100	125
Удельная металлоемкость	100	120
Трудоемкость изготовления	100	120—130

лепестковые клапаны в газовых каналах, исключающие выброс несгоревшей смеси во впускную и выпускную системы, система принудительной смазки и т. п. Однако и возможности улучшения основных характеристик двухтактных двигателей только благодаря их доводке (в «классическом» исполнении) также далеко не исчерпаны.

Справедливость такого мнения во многом подтвердили и результаты сравнительных испытаний четырехтактного и двухтактного двухцилиндровых двигателей класса 500 см³ на мотоциклах с боковыми прицепами. Их данные говорят о том, что существенное снижение расхода топлива, токсичности и дымности отработавших газов, уровня шума вполне достижимо. В результате тяговые свойства мотоциклов станут еще выше.

Итак, ответ на вопрос о преимуществах и перспективности того или иного типа двигателя оказался далеко не однозначным. При выборе мотора для новых моделей необходимо учитывать и специфические условия эксплуатации, и то, что четырехтактный двигатель требует более высокой квалификации при обслуживании. Нельзя сбрасывать со счетов и то, что надо делать запчасти для миллионов ранее выпущенных двухтактных моторов.

Специалисты продолжают изучать весь этот комплекс проблем, но уже ясно, что возможности двухтактного мотора далеко не исчерпаны. И, очевидно, правильнее видеть в четырех- и двухтактных двигателях не конкурентов, а конструкции-партнеры.

А. ЮДИН,
инженер

ОБСЛУЖИВАЕМ «ЖИГУЛИ»

Ваша сервисная книжка



Продолжаем публикацию материалов в помощь тем, кто обслуживает свой автомобиль самостоятельно. Их подготовил главный инженер одной из московских СТО А. ВАЙСМАН. В прошлом году он рассказывал у нас в «Клубе» о необходимом для этих работ инструменте («За рулем», № 4), порядке контрольного осмотра (№ 8, 9), замене масел (№ 12). Тема очередной статьи — регулировки двигателя.

ПРИВОД КЛАПАННОГО МЕХАНИЗМА

Перед тем как заняться двигателем, надо четко уяснить смысл и объем предстоящих работ, а затем твердо придерживаться определенной последовательности их выполнения. Последнее особенно важно, чтобы не нарушить зазоры, установленные раньше. Скажем, если сначала отрегулировать клапаны, а потом подтягивать цепь, то зазоры в клапанном механизме изменятся и у первого клапана он может уменьшиться, и весьма значительно. Работать удобнее на холодном двигателе — вы не рискуете обжечься и не нужны температурные поправки при регулировке зазоров.

Итак, приступим. Снимите корпус воздушного фильтра, затем отсоедините от карбюратора бензопровод, трос управления воздушной заслонкой и тягу в приводе дросселей. Карбюратор обязательно накройте куском ткани или специально сделанной заглушкой, чтобы в него не попала случайно оброненная гайка или шайба. Отверните гайки, крепящие крышку головки цилиндров, и слегка приподнимите ее переднюю часть. Проверьте на ощупь положение прокладки. Если она свободна, осадите ее на шпильки и лишь после этого снимайте крышку. Если же прокладка прилипла к ней, оставьте их вместе. Бывает, что прилипает только часть прокладки — аккуратно отлепите ее и посадите на шпильки. Чтобы облегчить демонтаж крышки, немного приподнимите жгут проводов у щита моторного отсека.

Осмотрите корпус подшипников распределительного вала. Смолистые отложения на его поверхности — сигнал к тому, чтобы промыть двигатель моющим маслом. Подтяните болты и гайки, соединяющие доступные для контроля детали и узлы мотора. При первом ТО дополнительно подтяните болты головки цилиндров и гайки корпуса подшипников распределительного вала. Для этой операции нужен динамометрический ключ и переходник из набора, описанного в апрельском номере 1981 года.

Отрегулируйте натяжение цепи, как указано в инструк-

ЭКОНОМНО

БЕРЕЖЛИВО

КАРБЮРАТОРЫ

«Сегодня для нас, автомобилистов, вопрос экономии топлива приобрел первостепенную важность, — пишет в редакцию С. Никольских из Орла. — Каждый владелец автомобиля заинтересован в этом. Каждый старается использовать все пути, чтобы сократить расход топлива». Таких писем в нашей почте немало. Немало в них и различных вопросов чисто практического свойства, связанных с этой темой. Вот, например, какой стороны дела касается Ю. Очерет из Челябинской области: «Теперь я стал внимательнее относиться к техническому состоянию своей машины, в особенности к регулировке зажигания и карбюратора. Но при «Москвиче», который я приобрел в комиссионном магазине, инструкции по эксплуатации не было, и о многих регулировочных данных сужу лишь по своему опыту и интуиции. Опубликуйте такие сведения по карбюратору К—59 — ведь специальную литературу можно с трудом найти в библиотеке или букинистическом магазине крупного города, а как быть нам, жителям районных центров, поселков, деревень?» На отсутствие сводных данных по карбюраторам сетует и К. Штаркман из Караганды, который, приобретя карбюратор К—125Б, не решается поставить его на «Запорожец», так как не знает различий в регулировках.

Удовлетворяя просьбы многих читателей, мы решили опубликовать на страницах журнала все основные сведения о применяемости карбюраторов на отечественных легковых автомобилях и их регулировочных параметрах, влияющих на расход топлива и токсичность отработавших газов.

Подготовил этот материал сотрудник НАМИ инженер А. ТЮФЯКОВ. Он разделил его на три части. Первая — карбюраторы автомобилей ГАЗ; вторая — АЗЛК и ЗАЗ; третья — ВАЗ.

Прежде чем говорить об особенностях устройства и отличиях одних моделей карбюраторов от других, вспомним некоторые наиболее важные понятия, названия и назначение их основных элементов и систем.

Поплавковая камера — полость в карбюраторе, где посредством механизма из поплавка и запорной иглы поддерживается постоянный и необходимый для нормальной работы уровень топлива. Все автомобильные карбюраторы, выпущенные в послевоенный период, имеют балансированную поплавковую камеру, в которой полость над уровнем топлива связана не с атмосферой, а с впускным трактом двигателя.

Диффузор — местное сужение воздушного канала карбюратора, увеличивающее скорость потока воздуха. Чтобы достичь этого без значительного роста сопротивления, часто применяют двух- и трехдиффузорные конструкции, в которых нижняя кромка одного (малого) диффузора находится в узком сечении второго (большого) и т. д.

Смесительная камера — главный воздушный тракт со всеми топливодозирующими системами, диффузорами и дроссельной заслонкой. Карбюраторы могут быть одно-, двух- и многокамерными.

Жиклер — дозирующий элемент карбюратора в виде резьбовой пробки с калиброванным отверстием. Жиклеры служат для точного дозирования в системах карбюратора топлива (топливный жиклер), воздуха (воздушный) или эмульсии (эмульсионный). Производительность (пропускная способность) жиклера контролируется специальным прибором (см. «За рулем», 1980, № 3, стр. 22) и измеряется в см^3/мин или диаметром жиклера в мм.

Система холостого хода — устройство, приготавливающее горючую смесь на холостом ходу и малых нагрузках. Топливо в эту систему у всех отечественных автомобильных карбюраторов поступает через главный жиклер.

Главная дозирующая система — совокупность элементов (жиклеров, каналов, распылителей, эмульсионных трубок), приготавливающих смесь на средних и больших нагрузках.

Экономайзер — устройство, обогащающее смесь при переходе на полную

ции. Когда эту операцию проводят, не сняв крышку головки цилиндров, колпачковую гайку натяжителя желательно отвернуть совсем, чтобы по выступающему концу штока убедиться в его подвижности. Дело в том, что иногда шток заедает и цепь оказывается ненатянутой, хотя все сделано по инструкции. Гайку ставят на место и затягивают, когда шток натяжителя максимально утоплен.

При снятой крышке можно проверить натяжение цепи, нажав пальцем с усилием около 5 кгс на ветвь цепи между звездочкой и успокоителем. Она должна прогнуться на 4—5 мм. Натягивать цепь, действуя на башмак натяжителя каким-нибудь рычагом, недопустимо: как правило, она будет перетянута. При работе она в этом случае быстро вытягивается и интенсивно изнашивает башмак, образуя на нем глубокие борозды. Резко сокращается и срок службы успокоителя, а цепи почти вдвое. Характерный признак ее перетяжки — завывание двигателя при резком увеличении числа оборотов.

Ослабленная же цепь создает значительный шум при работе двигателя, быстро разбивает успокоитель и, что самое опасное, может перескочить через зубья звездочки распределительного вала, нарушив тем самым фазы газораспределения. А это приводит к выходу двигателя из строя.

После затяжки колпачковой гайки вновь проверьте натяжение цепи. Пусть вас не смущает, что ее прогиб изменяется при вращении коленчатого вала. Причина в том, что звездочки механизма газораспределения имеют допустимое биение, вызывая различное натяжение цепи.

После 80—100 тысяч километров пробега цепь может вытянуться настолько, что не будет поддаваться регулировке. Применение различных насадок-удлинителей, устанавливаемых на шток натяжителя для увеличения его хода, как предлагают некоторые автолюбители, малоэффективно. Дело в том, что предельно вытянувшаяся цепь, как правило, и предельно изношена, а это грозит ее обрывом с пагубными для мотора последствиями. Кроме того, в таком состоянии она нарушает фазы газораспределения, снижая мощность двигателя. В качестве временной меры можно заменить башмак натяжителя и успокоитель, если они также значительно изношены. Новые детали несколько подтянут цепь. Но самое лучшее — заменить ее, а при необходимости, вместе с успокоителем и башмаком натяжителя.

После регулировки цепи иногда на горячем двигателе появляется цокающий звук, похожий на стук клапана. Это ударяет шток в донышко колпачковой гайки. Чтобы избавиться от этого дефекта, отверните ее на неработающем моторе, извлеките стопорное кольцо и цанговый зажим, подложите под него шайбу толщиной 0,2—0,3 мм и диаметром 16 мм, а затем соберите узел в обратной последовательности. Как правило, после этого стук исчезает.

Наступила очередь проверить зазоры между кулачками распределительного вала и рычагами в механизме газораспределения. Но сначала не лишне убедиться в точности установки фаз газораспределения. Для этого поверните распределительный вал в положение, при котором метка на звездочке совпадет с меткой на его корпусе. Метка на шкиве коленчатого вала при этом должна находиться против третьей метки (по направлению вращения вала) на крышке привода механизма газораспределения. Если она на 5—8 мм (по окружности шкива) выше или ниже, можно считать это допустимым. Если же расхождение больше, нужно переставить цепь и повернуть соответствующим образом распределительный вал. Такая работа требует определенных навыков, и лучше доверить ее специалистам СТО.

Разработанный когда-то читателями «За рулем» способ регулировки зазоров в клапанах с помощью индикатора взят ныне на вооружение многими СТО и большой армией автолюбителей. Этот метод, само приспособление и технология регулировки подробно описаны в июньском номере журнала за 1979 год, и нет надобности возвращаться к этой теме. Однако завод в последнее время изменил форму рычага, отчего затруднилась регулировка зазоров у первого и восьмого клапанов. Чтобы облегчить ее, советуем отверстия в планке рассверлить до 18,5 мм, а ножку слегка отогнуть. Тогда она будет надежно касаться обработанной поверхности на конце рычага.

Если такого приспособления нет и вы контролируете зазор щупом, лучше пользоваться двумя — 0,14 и 0,16 мм, а не одним — 0,15 мм. На холодном двигателе (20° С) после регулировки щуп 0,14 должен проходить между кулачком и рычагом, а щуп 0,16 мм — нет.

Одновременно с регулировкой полезно проверить состояние кулачков распределительного вала (см. таблицу). Удобное для осмотра положение — когда они обращены к правому крылу автомобиля. Эту операцию проводят при помощи отвертки и переносной лампы или на ощупь.

Если на рабочих поверхностях кулачков и рычагов обнаружены продольные риски и надиры, а высота образовавшейся от износа ступеньки на кулачке меньше одного миллиметра, жизнь обеих деталей можно продлить, отшлифовав и отполировав поврежденные поверхности. Разумеется, это не возвратит деталям их первоначальные качества.

Угол поворота распределительного вала, град.	Какие клапаны регулируют	Какие кулачки проверяют
0	8 и 6	1 и 3
90	7 и 4	2 и 5
180	1 и 3	8 и 6
270	2 и 5	7 и 4

В ЦИФРАХ

СТАТЬЯ ПЕРВАЯ. АВТОМОБИЛИ ГАЗ

Карбюраторы «Ленкарза» для автомобилей «Победа» и «Волга»

Параметры	К—22А	К—22Е	К—22И	К—105*	К—124	К—126Г	
						первичная камера	вторичная камера
Диаметр смесительной камеры, мм	33	33	38	38	38	32	32
Диаметр узкой части большого диффузора, мм	38	38	38	28,5	28,5	24	24
Диаметр узкой части среднего диффузора, мм	17,5	17,5	17,5	—	—	—	—
Диаметр узкой части малого диффузора, мм	9,5	9,5	9,5	12,0	11	11	11
Производительность главного топливного жиклера, см³/мин	200	315	220	360 / 590	360	240	280
Производительность дополнительного топливного жиклера, см³/мин	220	225	325	—	—	—	—
Диаметр главного воздушного жиклера, мм	—	—	—	1,1 / 2,3	1,0	1,0	1,4
Производительность топлнвиого жиклера холостого хода, см³/мин	52	52	52	0,65** / 0,75	55	50	—
Диаметр воздушного жиклера холостого хода, мм	1,5	1,5	1,5	1,5 / 1,8	1,4	1,4	—
Диаметр жиклера экономайзера, мм	1,5	1,5	0,9	1,1 / 1,5	1,2	2,0	—
Диаметр эмульсионного жиклера холостого хода, мм	1,0	1,0	1,0	—	—	—	—
Диаметр жиклера ускорительного насоса, мм	0,7	0,7	0,7	0,7 / 0,6	0,7	0,6	—
Производительность ускорительного насоса за 10 полных ходов, см³/мин	12	12	12	12	5	5	5
Расстояние от уровия топлива до верхней плоскости поплавковой камеры, мм	18±1	20±1	20±1	19±1	40,5±±0,5	19,5±1	

* Карбюратор К—105 может иметь два равноценных варианта регулировок.
** Диаметр жиклера, мм.

нагрузку для получения максимальной мощности. Как правило, представляет собой клапан, механически открываемый на полной нагрузке. Через него дополнительное топливо поступает либо непосредственно в главную дозирующую систему, либо по специальному каналу в смесительную камеру.

Эконостат — дополнительная дозирующая система. Обычно применяется для обогащения смеси на максимальных оборотах коленчатого вала при полной нагрузке.

Переходная система вторичной камеры — дополнительная дозирующая система во вторичной камере двухкамерных карбюраторов. От системы холостого хода в первичной ее отличает лишь отсутствие отверстия для подачи эмульсии под дроссельную заслонку. Эта система обеспечивает плавное вступление в работу вторичной камеры.

Ускорительный насос — плунжерный или диафрагменный насос, подающий в смесительную камеру дополнительную порцию топлива в момент резкого открытия дроссельной заслонки. Он предотвращает «провал» в работе двигателя.

Пусковая система — устройство для обогащения смеси, надежного пуска холодного двигателя. На старых конструкциях было выполнено в виде воздушной заслонки с тарельчатым клапаном и системы рычагов, приоткрывающих дроссельную заслонку. В современных карбюраторах используется диафрагменный механизм, приоткрывающий воздушную заслонку после пуска двигателя, или автомат, делающий это в результате разрежения.

Компенсация состава смеси — поддержание наивыгоднейшего соотношения топлива и воздуха в горючей смеси на различных рабочих режимах.

* * *

Карбюраторы для автомобилей ГАЗ — продукция ленинградского карбюраторно-арматурного завода имени В. В. Куйбышева («Ленкарз»).

Модель «Победа» комплектовалась карбюраторами К—22, К—22А, К—22Е. Все они представляют собой трехдиффузорную конструкцию, причем большой диффузор — переменного сечения благодаря тонким стальным пластинам, отгибающимся под действием потока воздуха. Компенсация состава смеси — понижением разрежения в диффузоре (при отгибании пластин) в сочетании с работой дополнительного жиклера. Главный топливный жиклер имеет регулировочную иглу, что позволяет в эксплуатации корректировать производительность главной дозирующей системы. Ускорительный насос плунжерного типа, со встроенным клапаном экономайзера. Пусковая система с воздушной заслонкой и тарельчатым клапаном.

На «победах» первых выпусков устанавливался К—22. Его заменил К—22А с иными конструкцией системы холостого хода и размерами некоторых жиклеров. К—22А и К—22Е отличаются только регулировками дозирующих систем, что вызвано изменением конструкции воздухоочистителя.

На «Волгу» ГАЗ—21 устанавливался карбюратор К—22И аналогичного устройства, но с увеличенным диаметром смесительной камеры и несколько иными регулировками.

В К—105, заменившем К—22И, было решено отказаться от недостаточно стабильной в эксплуатации конструкции с гибкими пластинами и регулировочной иглой и применить хорошо зарекомендовавшую себя схему однокамерного двухдиффузорного карбюратора с компенсацией состава горючей смеси пневматическим торможением топлива, то есть с воздушным жиклером и эмульсионной трубкой. Карбюратор был оборудован ускорительным насосом, экономайзером и пусковой системой обычного типа. Игольчатый клапан поплавковой камеры находился на дне ее, а не в крышке, как прежде. Прибором К—105 оснащали ГАЗ—21.

К—124 применялся на автомобилях «Волга» ГАЗ—24 и ГАЗ—21 более поздних выпусков. Как и К—105, он однокамерный, двухдиффузорный. Их принципиальные схемы в основном аналогичны, за исключением устройства экономайзера. Топливо из него поступает не в главную дозирующую систему, а в специальный распылитель, расположенный выше диффузора.

Конструкция К—124 облегчает доступ ко всем основным жиклерам, а также дает возможность регулировать производительность насоса-ускорителя. К—124 полностью взаимозаменяем с карбюраторами более ранних выпусков. В настоящее время на автомобили «Волга» ГАЗ—24 устанавливается К—126Г. Ему на смену придет К—126Н, где изменены лишь размеры диффузоров и первичной смесительной камеры. Сведения о карбюраторе К—126Н вы найдете в одном из ближайших номеров журнала.

НЕМНОГО МЕДЛЕННЕЕ,

ЭКОНОМНО

БЕРЕЖЛИВО

Конечно, наивно полагать, что специалисты, создавая новый автомобиль и опираясь при этом на опыт мировой науки и мощную промышленность, могут упустить что-то существенное в возможном снижении расхода топлива. Еще наивнее думать, что домашними средствами можно сделать то, что было бы не по силам коллективу целого завода. И все-таки у каждого автомобилиста резервы экономии есть. Первый — более тщательная регулировка механизмов, чем это возможно в условиях массового производства. Второй — отказ от каких-то качеств машины, необходимых только в определенных условиях. Третий — использование уже известных, но по каким-то причинам не примененных на данной машине технических решений. О том, как удалось привести эти резервы в действие на «Ниве», рассказывает, исходя из личного опыта, автолюбитель доктор технических наук К. ВЕНДРОВСКИЙ.

О достоинствах «Нивы» написано много, меньше о некоторых ее особенностях. К ним, в первую очередь, относится несколько больший, чем у других вазовских машин, расход бензина. Считают нормальным, если она потребляет около 13,5 л на 100 км. Возможно, так оно и есть. Но когда на своей машине я проверял спидометр по километровым столбам, прибор показал 100 километров, а в действительности автомобиль проехал 105,5. Разница вроде невелика, но если ее учесть, то 13,5 л превращаются в 12,8 л. С поправкой на отклонения счетчика моя «Нива» после обкатки расходовала при езде по городу с неполной нагрузкой в среднем 13,2 л/100 км.

Тщательная регулировка клапанов, уровня топлива в карбюраторе и системы холостого хода, проверка зазоров в контактах прерывателя, установка начального угла опережения зажигания 10° с последующей корректировкой на ходу — не однажды описаны в журнале. Я попытался проделать все это с наибольшей точностью. Например, клапаны я регулирую при помощи индикатора, момент зажигания устанавливаю со стробоскопом. Вместо зазора в прерывателе определяю угол замкнутого состояния его контактов по среднему напряжению на них. При этом достаточно измерить среднее напряжение на контактах прерывателя во время работы двигателя на холостом ходу и напряжение в бортовой сети. Отношение между этими величинами должно быть $0{,}39 \pm 0{,}03$. Это гораздо удобнее и точнее, чем измерять зазор щупом. На машине установлено электронное (тиристорное) зажигание. От него же питается и лампа стробоскопа. В общем, электронное зажигание совсем не бесполезная вещь, хотя популярность его за последние годы среди автомобилистов почему-то уменьшилась. Сама по себе электроника напрямую не экономит бензина. Но все-таки зимой мотор с этим устройством запускается быстрее, на холостом ходу работает ровнее, а это все тоже дает свои плоды. Как бы там ни было, после всех регулировок моя «Нива» уменьшила расход до 12,5 л.

Теперь посмотрим, чем можно немного поступиться в технической характеристике машины, чтобы еще увеличить пробег между заправками. Здесь мнения могут быть разными, но, думается, на «2121» реже всего используется максимальная мощность и, соответственно, максимальная скорость. А коли так, то мало что изменится, если немного обеднить горючую смесь. Проще всего это сделать, поставив в первичной камере карбюратора воздушный жиклер чуть большего сечения, чем штатный, например 1,7 мм вместо 1,5 мм. Расход бензина от этого на каждых 100 км будет еще примерно на литр меньше. Правда, ухудшается динамика на больших скоростях, но остается достаточной для любого разумного маневра, а при 50—60 км/ч никакие изменения практически не ощущаются. Насколько снизится максимальная мощность, я не проверял, но максимальная скорость падает до 110 км/ч. Для соблюдающих Правила дорожного движения это несущественно.

Эта машина выше и шире «жигулей», сопротивление воздушного потока с ростом скорости увеличивается у нее быстрее и, следовательно, быстрее растет расход бензина. Тут уж, действительно, тише едешь — дальше будешь. Но слишком медленно тоже нельзя. По моим наблюдениям, самый экономичный режим для «Нивы» — 60 км/ч, по возможности без торможений и остановок. В дальнем путешествии я проехал с такой скоростью на обедненной смеси 820 километров, лишь однажды долив из запасных канистр 30 л. Только ленивый не обгонял меня, а я все катился, не торопясь, вперед и вперед. Очень было интересно, на сколько хватит бензина. Когда мотор заглох, я посчитал результат — 9 л/100 км. Хочется только подчеркнуть, что обедненная смесь очень чувствительна к качеству бензина. Если его октановое число ниже нормы, двигатель перегревается. В этом случае надо сделать зажигание более поздним.

И еще один штрих из моего опыта эксплуатации «Нивы». Обнаружив, что в городе она потребляет 12,5 л/100 км, я поставил отдельный бачок и сделал контрольный замер на шоссе. Оказалось, что при скорости 60 км/ч, максимально допустимой для города, она «съедала» только 9,9 л. Выходит, что 2,6 л — издержки городской, точнее московской, езды с короткими пробегами и длительными стоянками. На прогрев двигателя до нормальной темпе-

НО ДЕШЕВЛЕ

ратуры зимой уходит чуть ли не литр бензина. Получается, что, отправляясь утром на работу за 10 км, тратишь литр на поездку и столько же на прогрев.

Вот мы и подошли еще к одному резерву экономии, скрытому в системе охлаждения. На «Ниве» она превосходна. Создатели машины сделали ее такой, чтобы водитель в любых условиях не думал о температуре двигателя. Но даром ничего не дается. На вращение тяжелого шестилопастного вентилятора, который в жару и в мороз гонит воздух сквозь радиатор, идет лишний бензин. Да и радиатор побольше жигулевского, хотя мотор тот же. Увеличивается время прогрева двигателя, а значит возрастает и расход топлива.

Зимой я снял крыльчатку и тем сэкономил еще литр бензина на сотне километров. Перегрева двигателя на ходу в эту пору бояться не приходится, а при длительных остановках с работающим двигателем все равно надо включать отопитель. И сам греешься, и мотор охлаждаешь. Обратно крыльчатку я поставил в середине мая. На второе лето решил не возвращать ее на место, пока не замечу существенного повышения температуры. Проездил июнь, затем июль. В городе и на ближних подмосковных шоссе, где скорость редко превышает 60 км/ч, стрелка термометра порой уходила чуть больше вправо, но оставалась в пределах цифры 90, что представлялось неопасным. Только в отпуске, когда скорость на шоссе был высока, а солнце прогрело воздух почти до 30°, стрелка сдвинулась еще правее, хотя и не дошла до красной зоны. Пришлось поставить крыльчатку, но не от «Нивы», а более легкую — четырехлопастную от «жигулей». Кожух вентилятора остался в гараже. Во-первых, потому, что температура и без него сразу вошла в норму. Во-вторых, снять и поставить вентилятор без кожуха минутное дело, а с ним надо повозиться. Облегченный вентилятор несколько увеличил расход бензина, но все-таки его уходило меньше, чем со штатным. В летней поездке на 2000 километров по шоссе со скоростью 80—90 км/ч у меня был результат 9,6 л/100 км.

Внимательный читатель заметил: сначала расход был 13,2 л, тщательные регулировки сократили его почти на литр, по столько же дали перестройка карбюратора и отказ от крыльчатки. Откуда же взялся еще литр экономии?

О карбюраторе «Озон», системе «Каскад» и режиме принудительного холостого хода журнал уже рассказывал. Суть его в том, что система холостого хода работает только тогда, когда закрывается дроссельная заслонка. Это показалось очень привлекательным. Действительно, при торможении двигателем система холостого хода лишь снижает его эффективность, к тому же расходуя на это бензин, что учтено в «Озоне». Но менять карбюратор не хотелось: и дороговато, и вообще лучше сперва попробовать.

КЛУБ “АВТОЛЮБИТЕЛЬ”

Карбюратор «Нивы» снабжен электромагнитным клапаном в системе холостого хода. Потребовалось электронное устройство, которое автоматически запирает его при определенном числе оборотов. Вариантов таких устройств может быть много, поэтому разработать и изготовить его может специалист, сообразуясь со своими вкусами и возможностями. Устройство закрывает клапан холостого хода, как только двигатель достигает 1800 об/мин. Такая частота была выбрана потому, что при более низких оборотах может сказываться инерционность системы питания. При резком сбрасывании «газа» с одновременным выключением сцепления клапан откроется, но, пока топливо поступит в цилиндры, двигатель может заглохнуть. Величина экономии, понятно, зависит от условий езды. В принципе, отключение системы холостого хода должно давать больший эффект в городе и меньший на шоссе, но специальной проверки я не проводил. В целом же расход сократился на 0,5—1,0 л. Вот откуда мои 9,5—10 л на 100 км пробега «Нивы» летом и, естественно, на 10—15% больше зимой.

Вообще же «аппетит» машины заметно меняется от условий езды, а рассчитывать на особую точность домашних измерений не приходится. Приведенные выше цифры являются средними, подсчитанными за пробег около 1000 км, из них от половины до двух третей по городу, остальные — загородные поездки, иногда по грунтовым дорогам. Полезно иногда проводить контрольные замеры расхода топлива, дающие представление о целесообразности той или иной переделки. Мои замеры были сделаны на 25-километровом участке шоссе при температуре + 15°, слабом дожде и почти без ветра. Машина была полностью снаряжена, но без пассажиров и без груза. Расход бензина при скорости 80 км/ч составил: без вентилятора — 8,4 л/100 км; с четырехлопастным вентилятором — 9,2 и с шестилопастным вентилятором без кожуха — 9,7. Средние цифры при обычной езде, естественно, получаются несколько больше.

Можно ли рекомендовать всем, кто ездит на «Ниве», доработки, о которых рассказано выше? По правде говоря, я не очень уверен в этом. То, что было сделано, отражает мое отношение к машине, мой стиль езды. Более азартным водителям это может быть не по вкусу. Не подойдет это и тем, кто любит всегда иметь запас мощности и готов за это платить рублем. Я же вижу смысл в этих переделках: они просты и при необходимости буквально за полчаса можно вернуть все в первозданное состояние.

По письму приняты меры

«При расчете за ремонт автомобиля с меня взыскали сумму, значительно превышающую стоимость проведенных работ». Об этом написал В. Тимашов из села Бобрава Белгородской области.

На этот сигнал отреагировал по просьбе редакции директор объединения «Белгородавтотехобслуживание» Б. Дронов. «При проверке было выявлено, что к объему работ было приписано 100 рублей 90 копеек. За допущенные нарушения по применению прейскурантов мастеру ракитянского участка Н. Беседину объявлен выговор. Тов. Тимашову возвращены деньги».

* * *

«На станции техобслуживания г. Лозовая мой автомобиль отремонтирован со многими недоделками. Долгое время его не могут окрасить — то камера неисправна, то очередь не подошла...». С такой жалобой обратился к нам В. Лучко из поселка Орелька Харьковской области.

Его письмо было переслано на рассмотрение в харьковский спецавтоцентр ВАЗа, которому подчинена станция. Как сообщил его директор Н. Кулик, весь объем работ, заявленных В. Лучко, полностью выполнен. За волокиту при приемке машины в покраску уволен работник станции А. Вершинин, а старший мастер В. Чмырев отстранен от приемки автомобилей.

* * *

Шофер-профессионал из г. Горького В. Шименков сообщил редакции следующее. 16.08.1981 г., когда он проезжал на личном автомобиле по проспекту Ю. Гагарина, его остановил лейтенант милиции и, не представившись, потребовал предъявить документы. Водитель достал свое удостоверение и членский билет ВДОАМ. Нарушение Правил сводилось к тому, что Шименков не застегнул ремень безопасности. Но лейтенант почему-то в пункте 7 основного талона предупреждений сделал просечку компостером.

В своем ответе Госавтоинспекция УВД горьковского облисполкома, в адрес которой для принятия мер нами была направлена жалоба читателя, сообщила редакции, что компостерная просечка в талоне предупреждений водителю Шименкову сделана сотрудником автозаводского РОВД лейтенантом милиции Х. Арифуллиным необоснованно. В. Шименкову принесены извинения, просечка в талоне погашена. Лейтенант милиции Х. Арифуллин наказан в служебном порядке.

ПРИГЛАШАЕТ УЧЕБНЫЙ ЦЕНТР ИФА

В Советском Союзе немало автомобильной техники из ГДР: грузовые машины ИФА-В50 различных модификаций, полуприцепы-контейнеровозы. Начаты поставки универсальных малогабаритных машин «Мультикар-25» с различным оснащением («За рулем», 1982, № 1) и трехтонных грузовиков «Робур» («За рулем», 1981, № 11). Для более подробного ознакомления с особенностями их устройства и эксплуатации учебно-информационный центр комбината ИФА в Ленинграде проводит циклы лекций, которые читают немецкие специалисты.

Центр обращается с просьбой к руководителям автотранспортных предприятий направлять на курсы своих работников. Уведомление необходимо заблаговременно послать по адресу: 196199, Ленинград, Люботинский просп., 2/4, АТП № 6 Ленстройтранса, учебно-информационный центр ИФА.

Расписание курсов на 1982 год. Устройство, обслуживание и ремонт полноприводного автомобиля ИФА-В50 ЛА/Ц: 9—19 марта. Электрооборудование ИФА-В50: 22 марта — 2 апреля. Устройство, обслуживание и ремонт полуприцепа-контейнеровоза ХЛС 200.78ТК: 20—29 апреля. Устройство, обслуживание и ремонт ИФА-В50Л и Л/К: 10—21 мая; 20 сентября — 1 октября. Двигатель ИФА-В50: 11—22 октября. Устройство, обслуживание и ремонт автомобиля «Мультикар»: 25 октября — 5 ноября. Устройство, обслуживание и ремонт автомобиля «Робур»: 15—26 ноября. Топливные системы автомобилей ИФА-В50 и «Робур»: 29 ноября — 10 декабря.

В МИРЕ МОТОРОВ

КОРОТКО

●●●

На проходившей осенью 1981 года в г. Пловдиве (НРБ) ярмарке экспонировался новый городской автобус «Чавдар-Б13-20» (НРБ) с дизелем «Раба-МАН» (ВНР).

●●●

Небольшая французская фирма БФЖ выпустила мотоцикл с 650-кубовым оппозитным двигателем автомобиля «Ситроен-виза» (38 л. с. при 5000 об/мин). Считают, что развитая сеть обслуживания фирмы «Ситроен» будет способствовать его популярности.

●●●

Фирма МАН (ФРГ) за дополнительную плату устанавливает на выпускаемые ею грузовики и автобусы антиблокировочную тормозную систему.

ИНДИЙСКИЕ САМОСВАЛЫ



Фирма «Бхарат эрс муверс» в Бангалоре (Индия) по лицензии американской компании «Вабко» выпускает карьерные самосвалы «Хоулпэк» для использования на открытых разработках полезных ископаемых. Фирма пока лишь собирает машины, основные части для которых поступают из-за границы, однако количество узлов, изготовленных в Индии, постоянно растет. Налаживается, например, производство дизелей по лицензии фирмы «Камминс», предназначенных для установки на тяжелых транспортных и дорожно-строительных машинах.

В настоящее время «Бхарат» выпускает три модели самосвалов грузоподъемностью 25, 30 и 50 т.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА САМОСВАЛА «БХАРАТ-ХОУЛПЭК-35». Общие данные. Длина — 7440 мм; ширина — 3760 мм; высота — 3630 мм; база — 3300 мм; сухая масса — 21 888 кг; грузоподъемность — 31 752 кг; полная масса — 53 640 кг; максимальная скорость — 40 км/ч. **Двигатель.** Дизель «Камминс НТА-380» индийского изготовления; число цилиндров — 6; рабочий объем — 14 л; мощность — 355 л. с./262 кВт при 2100 об/мин; максимальный крутящий момент — 136,5 кгс · м/1337,7 Н · м при 1600 об/мин. **Трансмиссия.** Полуавтоматическая коробка передач «Аллисон»; число передач вперед — 5, назад — 1. **Ходовая часть.** Подвеска всех колес — гидропневматическая; тормоза — барабанные с пневмогидравлическим двухконтурным приводом. **Кузов.** Стальной; толщина листа 10—20 мм; геометрический объем — 18,1 м³; максимальный объем перевозимого груза — 26,3 м³; угол подъема — 55°.

АЭРОДРОМНЫЙ «ИКАРУС»



Этот 14-метровый гигант предназначен специально для перевозки пассажиров в аэропортах: к самолетам и от них к зданию вокзала. Основные требования к таким машинам — большая вместимость, минимальные затраты времени на посадку и высадку пассажиров. Им вполне отвечает трехосный «Икарус-290»: в автобусе 127 мест (из них только 16 для сидения), низкий пол (всего 380 мм от полотна дороги) и четыре широкие (по 1300 мм) двери (и еще одна, для водителя), расположенные по обеим сторонам кузова. Двигатель мощностью 192 л. с./142 кВт установлен в передней части и приводит не задние колеса, как на обычных «икарусах», а передние. Колеса задних осей имеют независимую рычажную подвеску.

НЕОБЫЧНЫЕ «СИТРОЕНЫ»

Мелкосерийному автомобилестроению присущи оригинальные, а чаще курьезные и быстро проходящие конструкции. Но одна из тенденций его развития, похоже, оказалась полезной и оттого живучей. Речь идет о трехосных модификациях серийных легковых или грузопассажирских машин. В их основе обычно переднеприводный автомобиль, от которого «отсекают» заднюю часть, заменяя ее специализированным кузовом и двумя неведущими осями. Это позволяет получить модификацию для перевозки крупногабаритных легких грузов. Отсутствие привода на задние колеса дает возможность уменьшить погрузочную высоту.

Особенно удобными такие машины оказались для специализированной медицинской помощи, передвижных конференц-залов и помещений для деловых встреч, комфортабельных туристских «домов на колесах». Возникло несколько небольших фирм, специализирующихся на переделке серийных машин в трехосные. Одна из них, французская «Тиссье», в качестве базового выбрала переднеприводный легковой «Ситроен-ЦИкс». От него она использует переднюю часть, к которой приваривают удлиненную раму, а на ней монтируют кузов.

Первым появился трехосный фургон длиной 6550 мм с двухместной кабиной. Длина его грузового помещения — 3600 мм, объем — 6,5 м³, что равноценно размерам фургона на шасси среднего грузовика. Грузоподъемность — 1800 кг.

Выпущены санитарные варианты. Один из них с двухместной кабиной имеет достаточно просторную операционную (длина помещения — 2600, высота — 1700 мм), в которой можно работать, стоя в полный рост. Вариант с четырехместной кабиной имеет длину 9000 мм и высоту внутри кузова 2300 мм. Следующим стал микроавтобус на 14 пассажиров длиной 6950 мм (на фото), представленный на 25-й международной выставке автобусов в Ницце в прошлом году. Но, пожалуй, самый необычный из всех «Тиссье» — четырехосный автомобиль для дорожной аварийной службы. «Передком» для него послужил все тот же «Ситроен-ЦИкс» с двухместной кабиной, к которой присоединена низкорамная металлическая грузовая платформа на шести небольших колесах.

Агрегаты базовых автомобилей «Ситроен» остаются без изменений по сравнению с серийными вариантами. Их основа — карбюраторный двигатель (2400 см³, 115 л. с.) или дизель (2500 см³, 75 л. с.), причем в целях повышения экономичности предпочтение отдается последнему. Снаряженная масса трехосных модификаций — до 2000 кг, скорость — 160 км/ч.

Микроавтобус «Ситроен-Тиссье».



ДВА ВАРИАНТА ДАП

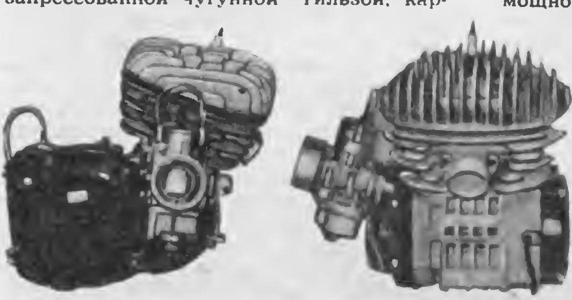
С каждым годом приобретают все более широкое международное признание соревнования по картингу в классе 125 см³. Многие заводы, изготовляющие спортивные мотоциклетные двигатели, начали выпускать их картинговые модификации. Среди них — «Ротакс» (Австрия), «Каджива» (Италия), «Ямаха» (Япония) и другие. Итальянская фирма ДАП, специализирующаяся на производстве картов и двигателей для картинга, в 1981 году также приступила к изготовлению специального двигателя класса 125 см³.

Это одноцилиндровый двухтактный мотор (диаметр цилиндра — 55 мм, ход поршня — 52 мм) с четырехканальной продувкой и вращающимся дисковым золотником на впуске. Алюминиевый цилиндр с запрессованной чугунной гильзой, карбюратор «Делль Орто» с диффузором диаметром 36 мм, бесконтактная система зажигания «Мотоплат», кованый алюминиевый поршень с одним компрессионным кольцом — вот конструктивные особенности этого двигателя. Он сблокирован с шестидисковым сцеплением и шестиступенчатой коробкой передач.

ДАП выпускает две модификации мотора: с воздушным охлаждением (масса 22 кг) и с водяным (масса 21 кг). Степень сжатия у обеих модификаций — 13,5, но водяное охлаждение позволяет получить несколько более высокие параметры: мощность 32,5 л. с. при 13 300 об/мин и максимальный крутящий момент 1,7 кгс·м при 10 600 об/мин. У «воздушной» модификации при том же крутящем моменте мощность 30 л. с. (12 500 об/мин).

По сравнению с другими двигателями этого класса, применяемыми в картинге, по мощностным показателям ДАП идет на уровне с моторами «Ротакс», «Каджива», КТМ, «Ямаха».

Завод ДАП, на чьих моторах в 1980 году был выигран чемпионат мира (класс 100 см³), надеется с новым мотором добиться успеха и на первенстве Европы в классе 125 см³.



Модификация мотора ДАП с воздушным охлаждением.

РОТОРНЫЙ: ТОЛЬКО НА «МАЗДЕ»

Роторно-поршневой двигатель (РПД), изобретенный Ф. Ванкелем («За рулем», 1970, № 12), оказался едва ли не единственной конструкцией, способной реально конкурировать с традиционным поршневым мотором. По сравнению с ним РПД легче, компактнее, имеет меньше деталей, к тому же у них нет возвратно-поступательного движения, что обеспечивает более плавную работу двигателя. Недостатки же — повышенные расход топлива и токсичность — несколько лет назад казались не столь существенными и легко устранимыми. Во всяком случае, о готовности производить РПД заявляли тогда крупнейшие автомобильные фирмы.

Но в условиях ужесточения норм по токсичности и энергетического кризиса, спровоцированного нефтяными монополиями, от РПД отвернулись, хотя в его доводку и подготовку производства были вложены огромные средства. После того как выпуск автомобилей с РПД прекратила и фирма НСУ, первой наладившая их серийное изготовление, верность этой технической идее сохранила лишь японская компания «Тойо Коге». Она дальше других продвинулась в усовершенствовании изобретения Ванкеля и сейчас выпускает под маркой «Мазда» три модели с РПД (две из них параллельно оснащаются и обычными моторами). Однако специалисты считают, что РПД наиболее эффективен на автомобилях, разработанных с учетом его особенностей.

Таково спортивное купе «РИкс-7». Небольшие размеры двигателя облегчили создание обтекаемой формы кузова (коэффициент аэродинамического сопротивления 0,36). Многочисленные усовершенствования, внесенные японской фирмой в конструкцию РПД, хотя и не уравняли его по экономичности с поршневым, но существенно умерили «аппетит». К тому же для машины спортивного характера это качество не является решающим. Руководители «Тойо Коге» официально заявили, что к 1985 году экономичность РПД будет улучшена примерно на 20%.

Наконец, есть мнение, что общая тенденция к сокращению массы и габаритов автомобилей, широкое распространение переднеприводных машин и отказ от многоцилиндровых моторов смогут вновь привлечь внимание к РПД. Что касается надежности и долговечности, то в этом отношении двигатель Ванкеля ныне не уступает традиционному. Об этом говорят и спортивные достижения «Мазды», в частности победа, одержанная на автомобиле «РИкс-7» в 24-часовых гонках в Спа-Франкоршане (Бельгия).



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА «МАЗДЫ РИкс-7». Общие данные. Число дверей — 3; число мест — 2 + 2; сухая масса — 995—1095 кг; скорость — 200 км/ч; время разгона до 100 км/ч — 8,9 с; запас топлива — 55 л; расход топлива при скорости 90 км/ч — 7,6 л, при 120 км/ч — 9,2 л, при езде по городскому циклу — 15,6 л. **Размеры.** Длина — 4265 мм; ширина — 1650 мм; высота — 1260 мм; база — 2420 мм. **Двигатель.** Тип — роторно-поршневой; число роторов — 2; рабочий объем — 2 ×573 см³; степень сжатия — 9,4; мощность — 115 л. с. при 7000 об/мин. **Трансмиссия.** Коробка передач — 4- или 5-ступенчатая механическая либо автоматическая. **Подвеска.** Передних колес — независимая типа «Мак-Ферсон», задних — зависимая, пружинная на продольных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости. **Управление.** Рулевое — с механизмом «винт и гайка на циркулирующих шариках»; тормозные — дисковые тормоза у всех колес, с усилителем; передние диски — вентилируемые. **Шины** — размером 185/70 HR 13.

ПО ТУ СТОРОНУ

ПОСКОЛЬЗНУЛИСЬ

Реклама, как известно, двигатель торговли. В «обществе потребления» этому двигателю приходится работать прямо-таки на бешеных оборотах, чтобы тянуть машину коммерции, порядком потрепанную спадами, инфляцией, безработицей. Предприниматели изобретают новые и новые способы воздействия на утомленный мозг обывателя. Порой их усилия рождают рекламу остроумную, эффектную, привлекательную. Однако в азарте охоты за покупателем рекламные агенты то и дело переступают границы морали. Пример этого показало «Сузуки Дойчланд» — отделение японской фирмы «Сузуки» по продаже этих автомобилей и мотоциклов в ФРГ.

Выход на западногерманский рынок джипа «Сузуки-джимни», а затем легковой «Сузуки-альто» с 800-кубовыми моторами обещал компании радужные перспективы: ведь одно из главных качеств новых моделей — экономичность. Но кто из конкурентов нынче не нахваливает свои машины за низкий расход топлива, кто не щеголяет в рекламе парадными цифрами! Нужен был новый прием.

И вот на страницах журналов «Штерн», «Ауто, мотор унд шпорт», «Моторрад» рядом с малолитражками «Сузуки» появился человек в восточных одеждах, явно указывавших на его арабское происхождение. На одном из снимков он, стоя на коленях, восклицал на ломаном немецком языке: «Расходует так мало топлива! А ведь мне надо купить платья моим тридцати девяти женам!» На другом — в бешенстве пинал автомобиль ногой с воплем: «Проклятая «копилка» уже стоила мне кучи денег!»

Чем же малолитражки «Сузуки» прогневали «нефтяного шейха» (именно так представляли его рекламные объявления)? Оказывается, как раз тем, что... расходуют мало топлива. Из-за этого «шейху», мол, грозит разорение: ведь падают его доходы от продажи нефти! Так, на этот раз исподволь, была сделана еще одна попытка обвинить страны — экспортеры нефти, которые пытаются положить конец вековому грабежу своих земель и установить более справедливое распределение доходов от использования природных богатств, в нынешних бедах западной экономики — прежде всего в энергетическом кризисе.

Не беремся судить, насколько подобное остроумие способствовало успеху машин «Сузуки». Факт, однако, что шовинистический, расистский дух их рекламы не остался незамеченным. Газета «Араб ньюс» поместила на первой полосе карикатуру: «Сузуки», управляемый западногерманским агентом по рекламе, обдает грязью могучую фигуру араба.

«Шутники» из «Сузуки Дойчланд» пытались сделать невинные лица. «Не надо сгущать краски!» — заявили они. В арабском мире, однако, считали иначе; скандал разрастался. Министр торговли Саудовской Аравии Сулейман ас-Селим направил жалобу в штаб-квартиру фирмы «Сузуки». «Эта реклама, — говорилось в его заявлении, — оскорбляет арабов». Ряд арабских стран подал протесты посольствам ФРГ.

Незадачливым агентам «Сузуки Дойчланд», впрочем, следовало этого ожидать. Ведь после появления на свет «шейха» западногерманский совет по делам рекламы, ответственный за соблюдение в ней «хорошего тона», потребовал от фирмы объяснений. Заверив его, что образ араба имеет всего лишь ироническую окраску, она сочла инцидент исчерпанным. Как видим, преждевременно!

Масштабы скандала явно грозили осложнениями. «Сузуки Дойчланд» пришлось дважды принести извинения со страниц «Араб ньюс» и тех западногерманских изданий, где были опубликованы вызывающие плакаты. Глубину раскаяния их авторов не следует, впрочем, переоценивать: они «искренне сожалели» лишь о том, что... их неправильно поняли некоторые читатели.

Но факт извинения оказался, видимо, дороже его существа: скандал удалось погасить. «Он не имел последствий для кого-либо лично», — бодро заверил один из коммерческих руководителей «Сузуки Дойчланд». А потому вряд ли стоит надеяться, что после этой истории господа станут осторожнее; они, похоже, так и не поняли те перемены, которые произошли в мире.

Между тем безвозвратно уходят в прошлое времена колониального бесправия стран Азии и Африки, служивших лишь поставщиками сырья по низким ценам, диктовавшимся монополиями. Они обретают все бо́льшую политическую и экономическую самостоятельность. Развитые же страны капиталистического мира оказались в острейшей зависимости от импорта сырья (в первую очередь нефти) из бывших колоний. Это, конечно, не могло не повлиять на характер отношений между государствами. Но даже в этих условиях маска внешней респектабельности не способна скрыть такие неприглядные черты неоколониализма, как пренебрежение к национальному достоинству, а порой и откровенный шовинизм. История, которую мы рассказали, лишь еще одно тому подтверждение.

М. ДЕМИДОВ

•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•

Ответы на задачи, помещенные на 4-й стр. вкладки.

Правильные ответы — 2, 5, 7, 10, 11, 13, 16, 18, 21, 23.

I. Трамвай едет первым, ибо на перекрестках равнозначных дорог перед водителями безрельсовых транспортных средств пользуется преимуществом во всех случаях. Водитель автомобиля перед поворотом обязан пропустить велосипедиста со встречного направления (пункты 15.2 и 15.5).

II. Проблесковый сигнал оранжевого цвета не дает водителям машин, которые им оборудованы, каких-либо преимуществ перед другими транспортными средствами. В показанной ситуации надо руководствоваться общими правилами проезда перекрестков (пункты 2.4 и 15.2).

III. Запрещающие знаки действуют лишь до ближайшего перекрестка, а потому остановка автомобиля в этом месте разрешена, если расстояние между ним и сплошной линией разметки не меньше 3 метров (пункты 4.3.3 и 13.5).

IV. Сигналам регулировщика должны подчиняться и водители машин, оборудованных специальными звуковыми и световыми сигналами. При таком его положении левые повороты запрещены. В то же время требованием занять перед поворотом соответствующее положение на проезжей части водитель «скорой» может пренебречь, если уверен в безопасности маневра (пункт 2.4).

V. Пересекаемая водителем дорога имеет две самостоятельные проезжие части, а предписывающий знак действует только на пересечении с той из них, перед которой он установлен; на следующем повернуть можно (пункты 1.8 и 4.4.2).

VI. Правилами обгон в зоне пешеходных переходов не запрещен, если только он не находится на перекрестке (пункт 12.6).

VII. На дорогах, где правая полоса обозначена таким знаком и разметкой, движение по ней транспортных средств иных, чем общего пользования, запрещено (пункт 18.3).

VIII. На участках дорог, обозначенных знаком «Крутой спуск», всем водителям движение с выключенной передачей запрещено (пункт 20.1).

IX. Полная масса грузовых автомобилей УАЗ меньше 3,5 т, а для таких транспортных средств общий предел скорости вне населенных пунктов — 90 км/ч (пункт 9.2.1).

X. Дублирующее управление должны иметь лишь учебные автомобили автошкол и курсов. В индивидуальном порядке можно проводить обучение и на стандартном автомобиле (пункт 23.3).

СПОРТИВНЫЙ ГЛОБУС

АВТОГОНКИ

Тринадцатый этап **чемпионата мира на гоночных автомобилях формулы 1**, который состоялся на трассе «Монца», не внес определенности в турнирное положение. Его судьба практически решилась на 15-м круге, когда начался дождь и гонщики сменили «слики» на «дождевые» шины. Француз А. Прост и австралиец А. Джонс прошли гонку с предельным риском и финишировали первыми.

За 60-летнюю историю трассы здесь не раз происходили несчастные случаи, и на этот раз не обошлось без них. Англичанин Д. Уотсон вылетел с параболического виража на защитный барьер. Кузов его «Мак-Ларена», изготовленный из пластмассы, от удара развалился, а машина взорвалась. К счастью, гонщик не пострадал.

Под ливнем прошел четырнадцатый этап. Показав высокое техническое мастерство на хорошо подготовленном автомобиле «Тальбо-Лижье», в тяжелых условиях победил француз Ж. Лаффит. Однако героем гонки по праву стал канадец Ж. Вильнев. На машине с изуродованной передней частью кузова (последствия столкновения в начальной фазе гонки) он вышел все же на третье место. Вильнев, как и другие гонщики, финишировавшие в первой пятерке, шел на специальных дождевых шинах «Мишлен».

После этого этапа круг претендентов на почетный титул сузился до трех: Рейтеманн, Пике, Лаффит. Двукратный чемпион мира Н. Лауда на вопрос, кто станет чемпионом, ответил: «Результат трудно предвидеть, но я верю, что наибольшие шансы на успех имеет Пике».

Проблема безопасности гонки явилась причиной конфликта между Международной федерацией автомобильного спорта (ФИСА) и Ассоциацией конструкторов формулы 1 (ФОКА), с одной стороны, и организаторами Большого приза Канады — с другой. В соглашении между ФИСА и ФОКА в начале сезона было установлено, что организаторы Больших призов обеспечивают всем участникам — и гонщикам, и механикам — страховку при какой-либо аварии или любом другом несчастном случае. Однако организаторы гонки в Канаде решили ограничить свою ответственность только теми случаями, в которых виной происшествия явились бы лишь их ошибки. Логично, что подавляющее большинство командучастниц не согласились с таким вариантом. Около трех часов длились переговоры ФИСА и ФОКА с организаторами, которые в конце концов приняли поставленные им условия.

Заключительный этап в американском городе Лас-Вегас стал вершиной в борьбе за титул чемпиона. От старта до финиша первым был А. Джонс, а лидер первенства К. Рейтеманн (кстати, показавший лучший результат на тренировке) закончил гонку лишь восьмым. Неполадки в приводе переключения передач стоили ему титула чемпиона, который аргентинец мог завоевать, финишировав четвертым. Чемпионом мира 1981 года стал 29-летний бразилец Нельсон Пике.

Закончив последний этап первенства мира, Рейтеманн (40 лет) и Джонс (35 лет) официально объявили, что уходят из автомобильного спорта.

Результаты соревнований

XIII этап (Италия): 1. А. Прост (Франция), «Рено-РЕ30»; 2. А. Джонс (Австралия); 3. К. Рейтеманн (Аргентина), оба — «Вильямс-Форд-ФВ07Ц»; 4. Э. де Анджелис (Италия), «Лотос-Форд-87»; 5. Д. Пирони (Франция), «Феррари-126ЦК»; 6. Н. Пике (Бразилия), «Брэбхэм-Форд-БТ49К».

XIV этап (Канада): 1. Ж. Лаффит (Франция), «Тальбо-Лижье-Матра-ЖС-17»; 2. Д. Уотсон (Англия), «Мак-Ларен-Форд-МП4»; 3. Ж. Вильнев (Канада), «Феррари-126ЦК»; 4. Б. Джакомелли (Италия), «Альфа-ромео-179К»; 5. Пике; 6. де Анджелис.

XV этап (США): 1. Джонс; 2. Прост; 3. Джакомелли; 4. Н. Манселл (Англия), «Лотос-Форд-87»; 5. Пике; 6. Лаффит.

Итоговая сумма очков: 1. Н. Пике (Бразилия), «Брэбхэм-Форд» — 50 очков; 2. К. Рейтеманн (Аргентина), «Вильямс-Форд» — 49; 3. А. Джонс (Австралия), «Вильямс-Форд» — 46; 4. Ж. Лаффит (Франция), «Тальбо-Лижье-Матра» — 44; 5. А. Прост (Франция), «Рено» — 43; 6. Д. Уотсон (Англия), «Мак-Ларен-Форд» — 27.

КАРТИНГ

Местом проведения **личного первенства мира 1981 года на машинах без коробок передач** был итальянский город Парма. Впервые в истории картинга лимит рабочего объема двигателей для этого класса был поднят со 100 до 135 см³. Такая мера позволила не только повысить в среднем мощность моторов с 20 до 25 л. с., но и получить более гибкую их характеристику — немаловажная особенность для картов без коробок передач.

Опасения, что чемпионат из-за этого нововведения не соберет достаточного количества участников, не оправдались. В Парму прибыло больше картингистов, чем на первенство прошлого года, — 90 спортсменов из 25 стран.

Результаты соревнований (первой указана марка шасси, второй — двигателя): 1. М. Вильсон (Италия); 2. Л. Форсман (Швеция); 3. Р. Мелграти (Италия), все — «Бирель-Т12-Комет-К29»; 4. Э. Сильва (Бразилия), ДАП-ДАП; 5. П. Гедель (Швейцария), «Хатлесс-Комет»; 6. А. Рафаэль (Франция), «БМ-Комет».

* * *

Чемпионат Европы 1981 года в классе Ц1-125 см³ (карты со специальными двигателями, в том числе и водяного охлаждения), состоявшийся на трассе «Аксамо» (Швеция), выиграл Д. Барони (Италия) на карте «Бирель» с мотором «Ротакс».

В классе Ц2-125 см³ (карты с двигателями от спортивных мотоциклов) **первенство Европы** разыгрывалось на трассе «Лапеенранта» (Финляндия). Почетный титул завоевал Р. Лайне (Финляндия) на машине «Оллкарт» с двигателем «Петри». Карты этого класса соответствуют практически машинам, на которых разыгрывается Кубок дружбы социалистических стран. В связи с этим представляло интерес выступление в Финляндии ведущих картингистов ЧССР М. Шимака и С. Волина на машинах «Бирель-ЧЗ». Они заняли соответственно 16-е и 18-е места.

Личный чемпионат Европы в классе 100 см³ проходил на трассе «Хоррем» (ФРГ) и закончился победой голландца П. де Брюна на машине «Текно» с мотором «Парилла».

На первой странице обложки — фото Л. Якутина и В. Князева.

Адрес редакции: 103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1. Телефоны: 207-19-42, 207-16-30
Сдано в производ. 2.12.81 г. Подписано в печать 29.12.81 г. Тираж 3 200 000.
Бум. 60×90 1/8, 2,5 бум. л. = 5 п. л. Цена 1 руб. Зак. 1345. Г-44008.
3-я типография Воениздата
Издательство ДОСААФ, Москва

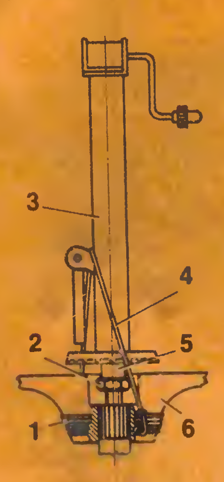


ДОМКРАТ-СЪЕМНИК

Чтобы снять рулевое колесо на **«жигулях»**, я применяю штатный винтовой домкрат, как показано на рисунке. Несколько витков прочного шнура, обернутого вокруг основания рулевого колеса, служат хомутом **1**, к которому привязана петля из того же шнура. Ее накидываю на ползун домкрата, опирающегося через проставку **5** (торцевая головка «на 22») на вал рулевого колеса. Несколько оборотов ручки — и колесо легко сходит со шлицев вала. В принципе этот прием подходит и для других автомобилей.

Л. ГЛЕБКО

Иркутская область, г. Ангарск



Снятие рулевого колеса: 1 — хомут из шнура; 2 — гайка, крепящая рулевое колесо (отвернута до конца вала); 3 — домкрат; 4 — петля из шнура (проволоки); 5 — проставка; 6 — рулевое колесо.

УСТОЙЧИВЫЙ ОТВЕС

Многие способы проверки развала и схождения передних колес **легковых автомобилей** связаны с применением отвеса из нити и грузика. При измерении приходится каждый раз ждать, пока отвес перестанет качаться и установится в нейтральном положении.

Операция намного ускорится, если грузик после вывешивания опустить в подставленную под него банку, наполненную водой или маслом. Разумеется, он не должен касаться стенок или дна банки.

В. ЗАСЛАВСКИЙ

Московская область, г. Лыткарино

ГРАНИ НЕ ПОВРЕДЯТСЯ

Чтобы снять тормозной диск или барабан на **«жигулях»**, нужно отвернуть два болта М8 с длинными хвостовиками-направляющими для установки колеса. Зачастую резьба этих болтов сильно ржавеет, и обычный рожковый ключ только срывает грани. Использовать прилагаемый к машине накидной ключ 12×13 мм не удается, потому что головка болта низкая и ключ с нее соскакивает.

Чтобы выйти из положения, я предлагаю следующий способ. На хвостовике болта нарежьте резьбу М8 и прижмите накидной ключ гайкой. Теперь он не сорвется с граней.

Г. СПИРИДОНОВ

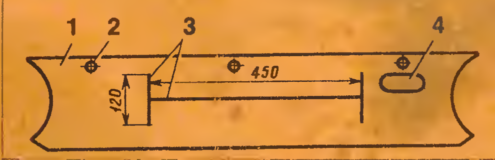
Ивановская область, г. Шуя

УТЕПЛИТЕ ДВИГАТЕЛЬ

Как известно, зимой радиатор **автомобиля** рекомендуется закрывать чехлом. При этом повышается температура охлаждающей жидкости и, естественно, воздуха, поступающего из отопителя в салон. Кроме того, не так быстро двигатель остывает на стоянке, а поэтому и бензина на прогрев его идет меньше. Если изготовить чехол из прорезиненной ткани или кожзаменителя, как показано на рисунке, и подклеить изнутри поролон толщиной 10 мм, то клапаны будут автоматически приоткрываться в зависимости от скорости воздушного потока, обеспечивая постоянную температуру в системе охлаждения. Устанавливать чехол надо за декоративной решеткой.

В. КАСЬЯНОВ

г. Уфа



Утеплитель для радиатора «жигулей»: 1 — чехол по форме решетки; 2 — отверстия для крепления; 3 — разрезы; 4 — окно для звукового сигнала.

САЛОН ОСТАНЕТСЯ СУХИМ

В сельской местности нередко приходится проезжать через водные преграды (лужи, небольшие речки и ручьи), когда вода доходит почти до дверей. При этом она через вентиляционные отверстия в порогах нередко попадает в салон. Чтобы избежать этой неприятности, я залепляю отверстия пластилином, и машина внутри остается сухой. Однако надо помнить, что оставлять пластилин навсегда нельзя, так как внутренние полости порогов не смогут как следует просохнуть и будут ржаветь.

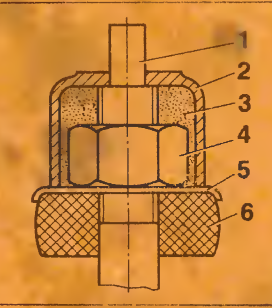
г. Владивосток **А. КИБИН**

РЕЗЬБА НЕ РЖАВЕЕТ

У **«москвичей»** резьба на конце штока переднего амортизатора иногда ржавеет так, что отвернуть гайку просто невозможно. Чтобы такого не случилось, я смазываю соединение ЛИТОЛом и закрываю, как показано на рисунке, пластмассовым колпачком, изготовленным из бутылочной пробки.

В. ГРИГОРЬЕВ

г. Калининград



1 — шток амортизатора; 2 — пластмассовый колпачок; 3 — смазка; 4 — гайка; 5 — чашка; 6 — подушка.

В ПОМОЩЬ ИЗНОШЕННОМУ САЛЬНИКУ

Бывает, что на **«запорожцах»** подтекает масло через износившийся сальник полуоси. Автолюбитель Н. Матвийчук предложил устанавливать на корпус сальника маслоотражающую шайбу из отработавшего масляного фильтра ВАЗ («За рулем», 1981, № 4). Такой способ ремонта привлекателен тем, что не требует разборки полуоси, однако при этом ухудшается смазка пары «корпус сальника — шейка полуоси». Я предлагаю иной вариант.

Полуось разбираю и вынимаю сальник из гнезда в корпусе. Из кусочка фетра или войлока толщиной 4 мм изготовляю шайбу (наружный диаметр 38 мм, внутренний диаметр 23 мм). При сборке шайбу, пропитанную маслом, закладываю в гнездо для сальника, после чего устанавливаю на свое место сам сальник. Новое уплотнение не ограничивает поступление масла к трущейся части корпуса, но является преградой для доступа его к рабочей кромке сальника в избытке.

В. ИВАНОВ

г. Москва

ЗАЩИТА ПОДШИПНИКОВ

На **мопедах «Верховина»** левый подшипник переднего и правый подшипник заднего колес изнашиваются быстрее, чем остальные вследствие проникновения пыли и воды. Чтобы улучшить защиту этих подшипников, я ставлю кольца-сальники (как показано на рисунках), вырезанные из фетра или войлока толщиной 4—5 мм. Они получаются ровными, если делать это чертежным измерителем, одна из игл которого заточена как лезвие ножа.

О. АЛЕКСАНДРОВ

Кировская область, г. Рудничный

Примечание. Как сообщил редакции львовский мотозавод, на выпускаемых ныне мопедах оба подшипника переднего колеса закрыты пластмассовыми сальниками.

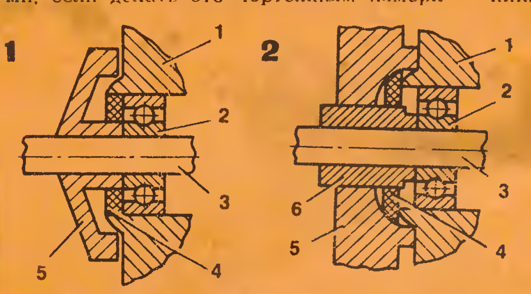


Рис. 1. Узел переднего колеса: 1 — ступица; 2 — левый подшипник; 3 — ось; 4 — кольцо-сальник; 5 — защитный колпачок.

Рис. 2. Узел заднего колеса: 1 — ступица; 2 — подшипник; 3 — ось; 4 — кольцо-сальник; 5 — кронштейн звездочки; 6 — втулка.



3. ГАЗ—4

Модификация базовой модели ГАЗ—А с кузовом «пикап» для доставки мелких партий грузов. Автомобиль широко использовался при перевозке почты. Кабина его была от грузовика ГАЗ—АА. Металлическая грузовая платформа длиной 1,6 м и шириной 1,1 м имела откидные скамьи на шесть человек и дверцу в задней стенке. Поскольку ни на платформе, ни под ней нельзя было разместить запасное колесо, его устанавливали в нише переднего левого крыла.

За шесть лет изготовлено 10 648 экземпляров ГАЗ—4. До наших дней сохранилось лишь несколько машин у индивидуальных владельцев.

Годы выпуска — 1933—1937; число мест — 2; грузоподъемность — 500 кг; колесная формула — 4×2; двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 3285 см³, мощность — 40 л. с. при 2200 об/мин; число передач — 3; размер шин — 5,50—19 дюймов; длина — 4080 мм; ширина — 1710 мм; высота — 1825 мм; база — 2620 мм; масса в снаряженном состоянии — 1120 кг; скорость — 70 км/ч.

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ За рулем

Индекс 70321
Цена 1 р.

4. ГАЗ—М1

Легковой автомобиль с кузовом «седан». Завоевал репутацию выносливой и долговечной машины. Среди отличительных особенностей конструкции — жесткая лонжеронная рама с Х-образной поперечиной. Толкающие усилия от заднего ведущего моста на раму передавались не рессорами, а трубой, в которой размещен карданный вал. ГАЗ—М1 был первым отечественным легковым автомобилем с автоматическим опережением зажигания и регулируемым по расстоянию от педалей сиденьем.

На базе ГАЗ—М1 выпускались модификации «такси», а также «пикапы» ГАЗ—415 (1939—1941 гг.). В общей сложности с конвейера сошло 62 888 машин ГАЗ—М1, а сохранилось до настоящего времени несколько сотен. Шасси этой модели экспонируется в автомобильном отделе Политехнического музея в Москве.

Годы выпуска — 1936—1943; число мест — 5; колесная формула — 4×2; двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 3285 см³, мощность — 50 л. с. при 2800 об/мин; число передач — 3; размер шин — 7,00—16 дюймов; длина — 4625 мм; ширина — 1770 мм; высота — 1780 мм; база — 2845 мм; масса в снаряженном состоянии — 1370 кг; скорость — 105 км/ч; время разгона с места до 80 км/ч — 24 с.

